INSTRUCTION MANUAL AND WARRANTY RULES
INSTRUCTIONS D'UTILISATION ET CONDITIONS DE GARANTIE
BEDIENUNGSANLEITUNG UND GARANTIEBESTIMMUNGEN

DT Swiss XR Models/Modèles/Modelle
DT Swiss XM Models/Modèles/Modelle
DT Swiss EX Models/Modèles/Modelle

DT SWISS

FORKS



Thank you for choosing a DT Swiss fork. You've purchased a product of best Swiss quality and innovative technology.

This instruction manual explains the installation, operation and handling of DT Swiss forks. For further questions, which are not covered in this instruction manual, please contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center (contact information at the end of this manual).

Nous vous remercions pour l'achat d'une fourche DT Swiss! Vous avez choisi un produit innovant de qualité suisse.

Ce mode d'emploi explique le montage dans le cadre, les fonctions et les manipulations des fourches DT Swiss. Si vous avez des questions, dont la réponse ne se trouve pas dans ce manuel, veuillez s'il vous plait prendre contact avec votre revendeur ou directement avec le DT Swiss Service Center le plus proche (coordonnées à la fin de ce manuel).

Wir gratulieren Ihnen zum Kauf Ihrer neuen DT Swiss Federgabel! Sie haben sich für ein Schweizer Qualitätsprodukt führender Technologie entschieden.

Diese Bedienungsanleitung erklärt den Einbau ins Fahrrad, die Bedienung und die Handhabung der DT Swiss Federgabeln. Sollten Sie weitere Fragen haben, die nicht durch diese Bedienungsanleitung abgedeckt werden, wenden Sie sich an Ihren Händler oder direkt an das zuständige DT Swiss Service Center (Kontaktinformationen am Ende der Bedienungsanleitung).

More technical information see www.dtswiss.com
Plus d'informations techniques sur www.dtswiss.com.
Mehr technische Informationen unter www.dtswiss.com.

1 GENERAL INFORMATION

1.1 GENERAL INFORMATION

- The installation of the fork should only be carried out by qualified bicycle mechanics.
- During bike riding always wear a helmet, sufficient protection gear and eye protection.
- Don't mount the bike on a roof rack using the fork's dropouts. The fork might get damaged.
- Please read the instruction manual and warranty rules attentively before installing or using the fork!
- The information contained in the instruction manual and warranty rules respectively, must be accessible to the end user of the product!
- Please take note that it is in the riders responsibility to have the product regularly checked to determine if it needs to be serviced. DT Swiss recommends regular maintenance and inspection by a DT Swiss Service Center. Please read the instruction manual and warranty rules of your DT Swiss fork.
- If the fork shows any scratches or grooves, contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center to evaluate the damage. Do not continue to ride the fork until an assessment has been made by the Service Center.

1.2 TERMS

The terms suspension fork and fork as well as carbon steerer and steerer are to be understood equally in this document.

1.3 USE OF WARNING SYMBOLS

CAUTION

Shows a danger, which can cause damage to the material or to a third person, as well as serious injuries or even death.

INFORMATION

Shows practice-oriented information and tips which allow an optimal use.

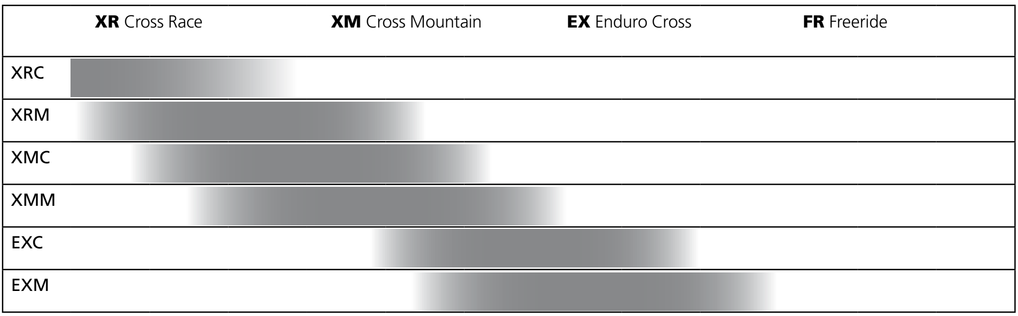
1.4 MAXIMUM RIDER WEIGHT

DT Swiss forks are designed to be used by a single rider, on mountain trails and similar off-road conditions. A non adapted use can cause damage to the material or a third person, as well as serious injuries or even death.

Model	Max. rider weight
DT Swiss XRC-Models	210 lbs / 95 kg
DT Swiss XRM-Models	245 lbs / 110 kg
DT Swiss XM-Models	245 lbs / 110 kg
DT Swiss EX-Models	245 lbs / 110 kg

1.5 OPERATING PURPOSE

- DT Swiss Forks are recommended only for the use in bicycles.
- DT Swiss Forks must only be used in electrically power assisted bicycles according to DIN EN 15194 standards and only if the power transmission does not go over the front wheel (Front hub).
- DT Swiss Forks cannot be used for other applications than shown in the chart below or as a tool or toy or for anything else than described in the user's manual.



2 TECHNOLOGIES

2.1 OVERVIEW FORK MODELS

<table>
<tr><th>Model</th><th>Damping technology</th><th>Spring technology</th></tr>
<tr><td>DT Swiss XR-Models</td><td rowspan="2">• Single Shot with optional Remote Control
• Twin Shot with optional Remote Control</td><td rowspan="3">ABS</td></tr>
<tr><td>DT Swiss XM-Models</td></tr>
<tr><td>DT Swiss EX-Models</td><td>Launch Control</td></tr>
</table>

2.2 ABS AUTO BALANCING SPRING SYSTEM

DT Swiss forks with ABS spring technology use positive and negative air spring. While adjusting the air pressure in the positive air chamber, the air pressure in the negative air chamber adjusts automatically. The air pressure in the positive and negative air chambers is always in an optimal way to the weight of the rider.

2.3 SINGLE SHOT

DT Swiss forks with Single Shot damping technology have an extern adjustable low speed rebound damping. The high speed compression and rebound damping, as well as the low speed compression damping are factory setting and not adjustable. The compression lock out can be activated on the top of the fork or by Remote Control on the handlebar.

2.4 TWIN SHOT

DT Swiss forks with Twin Shot damping technology do have an externally adjustable low speed rebound and compression damping. The high speed rebound and compression damping are factory setting and not adjustable. The sequential rebound and compression Lockout is externally adjustable with an adjuster lever or by Remote Control on the handlebar.
The rebound lock out is an assistance for climbing, the rebound circuit is closed after a defined height. The fork cannot extend completely anymore and stays down, at about a third of its normal full travel.
The compression lock out will be mostly used in sprints or on the road. The compression damping is closed, so that the fork cannot move anymore.

2.5 LAUNCH CONTROL

DT Swiss forks with Launch Control damping technology do have an externally adjustable low speed rebound and compression damping. The high speed compression damping is factory setting and not adjustable.
The Launch Control function is an assistance for climbing where the rebound damping circuit will be closed to a pre-defined level. The fork cannot rebound completely and stays in lowered position until the Launch Control function gets deactivated.

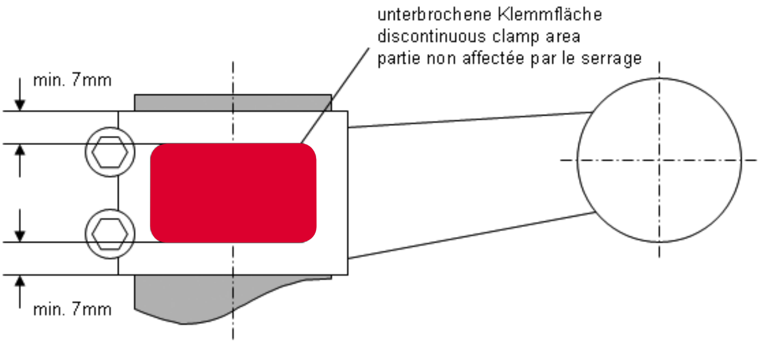
3 INSTALLATION

3.1 GENERAL INFORMATION

CAUTION

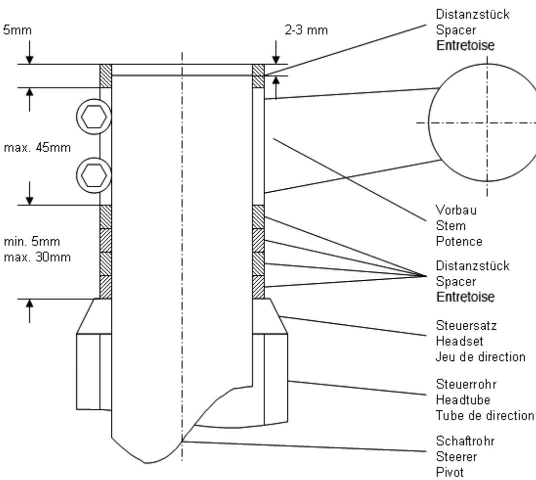
Please take note of the following safety advice for the assembly.

- To fasten bolted connections, always use a torque wrench in the appropriate torque range specified by DT Swiss, by the headset-manufacturer or the stem-manufacturer.
- Please note the maximum and minimum torque while fastening the parts. The lowest value is authoritative, but the torque should not go below the lowest value given by DT Swiss.
- Your DT Swiss fork can have a straight steerer with a diameter of 28.6mm (1 1/8“) or a tapered steerer with a diameter of 39.82mm (1.5") at the bottom and 28.6mm (1 1/8“) at the top. Please only use a headset which is compatible with your steerer diameter.
- Do not use any steerer adapters or reducer bushings.
- Your DT Swiss fork is built for a stem clamp without thread. Do not add any holes or threading, or make any kind of technical alternations to the fork.
- Be careful not to damage the steerer or the crown when assembling or using your DT Swiss fork. Pay special attention when fitting the headset crown race to the base of the steerer tube. The parts mounted on your fork should have no sharp edges.
- Do not use cotter style stems
- The flange of the discontinuous clamp area of the stem must be at least 7mm high.



CAUTION

The spacers used between the headset and the stem when assembling, must not under-run the minimal height of 5mm or exceed the maximal height of 30mm.
The steerer clamp of the stem must not be larger than 45mm.
A 5mm spacer must be applied above the stem, to guarantee that the whole clamping length of the stem rests on the steerer. Make sure, that there is a big enough gap between the top edge of the spacer and the steerer, so you can adjust the play of your steerer correctly (DT Swiss recommends 2-3mm)

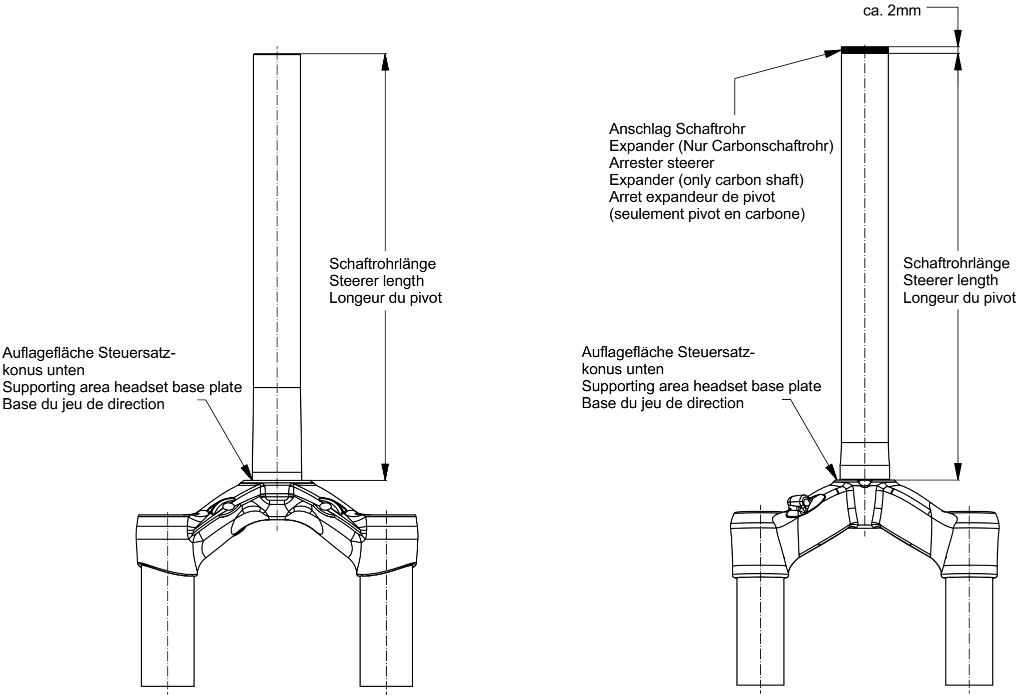


3.2 SHORTENING AND PREPARING THE STEERER FOR THE ASSEMBLY

Because shortening the steerer essentially depends on the headset and the stem as well as the stem model, it is mandatory to consult the instruction manual of the headset and that of the stem.

Please take note, that when exchanging the headset and/or the stem, the new installation height can have an effect on the length of the steerer.

- Disassemble your old fork from the frame.
- Remove the headset crown race from the old fork.
- Measure the steerer length of the old fork and transfer the result onto the steerer of your new DT Swiss fork. Make sure that the length is measured from the supporting area of the headset crown race on the crown to the top edge of the steerer.
- Make sure, that the residual clamping area complies with the overall installation height of the stem including a 5mm spacer above the stem.



3.2.1 SPECIAL PROCEDURE FOR CARBON STEERER

CAUTION

Take special precautions for the safety of your health, especially the skin, eyes and respiratory passages before shortening a carbon steerer.
For assembling your headset and stem do not use a conventional A-Head-Set Star-Nut. Only use the steerer expander provided by DT Swiss. For safety reasons the steerer expander must be permanently mounted.

INFORMATION

Take note, that the steerer expander provided by DT Swiss elongates the installation height of the steerer of about 2mm.

3.2.1.1 REQUIRED MATERIAL

- safety goggles
- breathing protection
- protective gloves
- masking tape
- handsaw (new saw blade for metal with at least 24 teeth per Inch)
- sandpaper (min. grit 400)

3.2.1.2 PROCEDURE

- Only use a handsaw to shorten your carbon steerer.
- Wrap masking tape tightly around the steerer at height of the measured length in order to prevent the carbon fiber from fraying when it is cut. Saw to achieve the desired length. Carefully file a smooth radius or chamfer on the inside and outside at the top edge of the steerer with sandpaper. The carbon fiber of the steerer must not be allowed to fray.
- Carefully remove all of the masking tape from the steerer. Do no use any aggressive dissolvers to remove any left over masking tape (DT Swiss recommends the use of Motorex Swissclean 2300).
- Check inside the steerer for any grit or dirt, clean if necessary.
- Insert the steerer expander into the steerer until the arrester securely rests on the ring surface of the steerer. Make sure the slotted bushing is orientated backwards.
- Hold the expander whilst tightening the screw with an Allen wrench size 6mm until the expander stops turning, without exceeding the maximal torque of 7Nm.
- The expander should always stay mounted in your fork.

3.2.2 SPECIAL PROCEDURE FOR ALUMINIUM STEERER

3.2.2.1 REQUIRED MATERIAL

- pipe cutter
- file
-

3.2.2.2 PROCEDURE

- Cut the steerer to the desired length. DT Swiss recommends to use a pipe cutter.
- Deburr the steerer with the file, inside and outside
- Put a star-nut inside the steerer using an appropriate tool

3.3 ASSEMBLING THE FORK IN THE FRAME

⚠ INFORMATION

Assemble the headset as described in the instruction manual by the headset-manufacturer. Pay attention to the following restrictions by DT Swiss.
The adjusting screw is used to set up the bearing play of the headset. This screw should not be used for tightening!

⚠ CAUTION

The headset crown race and headset top cone must not have any sharp edges as they can scratch or groove the steerer and shorten the life-span or even lead to failure of your DT Swiss fork.
By mounting the crown race and the stem take care not to damage the fork and especially the shaft. Damages on the fork could shorten the life-span or even lead to failure of your DT Swiss fork.

- By aluminum steerer, please put some grease on the steerer and on the crown race of the headset. By carbon steerer, please use carbon mounting paste (Art. No. FXXXXX0XXX040717S).
- Press the crown race on the steerer following the instruction of the headset manufacturer
- Assemble the fork with the pressed on headset crown race onto your frame. Make sure, that the headset crown race and the compliant headset are fitted together properly.
- Assemble the headset top bearing according to the instruction of the headset-manufacturer. Use the spacer at the bottom of the stem to adjust the stem to the desired height.
- Without tightening the fastening screw, mount the stem including the spacer above the stem on the steerer. Take note of the restrictions concerning minimal and maximal height of the spacer between the headset and the stem. In case of a carbon steerer, apply a fine film of carbon adhesive paste onto the clamping area of the stem.
- Adjust the bearing play of the headset using the cap and the adjusting screw provided by the headset-manufacturer.
- Tighten the screw, with open stem clamping screws, to the point when there is no more bearing play noticeable when pulling the front brake and moving the bicycle forwards and backwards. The fork must turn freely in the steerer tube.
- Check the bearing play of the upper and lower bearing shell with your thumb and index finger whilst the front brake is pulled and the bicycle is moved forwards and backwards.

⚠ INFORMATION

If the steerer is installed properly, there is no bearing play noticeable and the handle bar resp. the front wheel tilts over on its own when the bicycle is placed at an angle.

- Adjust the stem and tighten the fastening screw of the stem as described in the instruction manual of the stem-manufacturer. Take note of the maximal fastening torque of the fastening screws for carbon steerers.

⚠ INFORMATION

If the stem-manufacturer does not supply any torque information for carbon steerers, continue as follows:

- Tighten the fastening screw to 4Nm using a torque wrench.
- Check if the stem is fitting securely on the steerer by jamming the front wheel between your legs and trying to twist the handlebar.
- If this is not the case, enhance the torque in steps of 0.5Nm and alternately tighten the fastening screw until the stem cannot be twisted anymore.

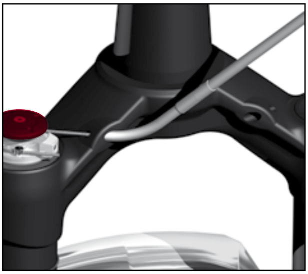
CAUTION

In this procedure, do not exceed the maximal torque mentioned by the stem-manufacturer. The steerer expander delivered with the fork has to be mounted during these operations.

3.4 REMOTE LOCKOUT

3.4.1 GENERAL INFORMATION

- The remote lever is only available with forks with Single Shot and Twin Shot damping technologies
- The remote lever can be mounted on the right side as well as on the left side of the handlebar.
- There has to be enough space between the grip and all the handling elements (brakes, switchers, etc.) on the bar. Please mount the remote lever so that its function won't be hindered from any other component. The function and handling of all the other components (especially the brakes) should not be hindered either.
- Please use a special mounting paste to mount the remote lever on the handlebar. DT Swiss recommend the delivered Carbon mounting paste (Art. Nr. FXXXXX0XXX040717S)
- The pipe has to be mounted on the crown side, it is not allowed to mount it on the remote lever side.



INFORMATION

The remote lever is made for handlebars with a diameter of Ø22,2mm. If the handlebar has a too small diameter, the remote lever cannot be tightened enough and can turn on the handlebar.

CAUTION

The screw M3x8 should be tightened with a maximum torque of 1.5Nm. A higher torque could lead to damage the handlebar.

Choose the length of the outer casing of the remote lockout long enough to prevent the arrester on the crown to break in case of exaggerated twisting of the handlebar (for ex. crash)

3.4.2 INSTALLATION OF THE REMOTE LOCKOUT

3.4.2.1 REQUIRED MATERIAL

- Cable
- 4mm outer casing
- 2,5mm Allen key
- 2mm Allen key

3.4.2.2 FIRST STEPS

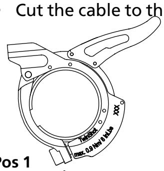
- In case of a carbon handlebar, apply some carbon mounting paste on the handlebar (Art. Nr. FXXXXX0XXX040717S).
- Mount the remote lever on the handlebar and tighten with the M3x8 bolt.
- Cut the outer casing to the correct length. The handlebar has to turn freely once the cable with outer casing and pipe has been assembled.
- Use non-coated inner cables only!
- Make sure the set screw on the pipe is fully screwed in
- Set the lever to pos. 1
- Feed the cable through the hole in the lever, the outer casing, the pipe and the crown. Make sure the outer casing and the pipe are correctly placed.

3.4.2.3 FURTHER STEPS SINGLE SHOT

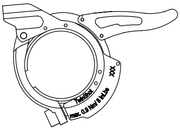
- Put the cable around the silver wheel and through the hole.
- Pull on the cable with the hand so that everything gets into its place.
- Tighten the cable with the hand and tighten the M4x4 screw with 1Nm to clamp the cable
- Switch the lever several times through the different positions
- Set the tension of the cable with the setting screw on the pipe so that the lockout is activated when the lever is in position 3.
- Cut the cable to the wished length and apply a cable ferrule at its end.
- Put the cable behind the M2 screw.

3.4.2.4 FURTHER STEPS TWIN SHOT

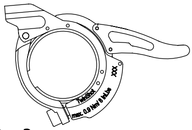
- Loose the M3x4 screw on the hex wheel
- Put the cable around the hex wheel and under the M3x4 screw
- Pull on the cable with the hand so that everything gets into its place.
- Tighten the cable with the hand and tighten the M3x4 screw with 1Nm to clamp the cable
- Switch the lever several times through the different positions
- Set the tension of the cable with the setting screw on the pipe so that the lockout is activated when the lever is in position 3.
- Cut the cable to the wished length and apply a cable ferrule at its end.



Pos 1
Lockout open



Pos 2
Rebound Lockout activated (only Twin Shot)



Pos 3
Compression Lockout activated

3.5 BRAKES

3.5.1 GENERAL INFORMATION

Maximum allowed disc brake diameters:

Model	Max. diameter
DT Swiss XRC-Models	185 mm
DT Swiss XRM-Models	210 mm
DT Swiss XM-Models	
DT Swiss EX-Models	

⚠ INFORMATION

All DT Swiss forks, models 2009 onwards, are made for the post mount brake standard for a disc brake diameter of 160mm. For disc brake diameters larger than 160mm, a special adapter from the brake manufacturer must be used

3.5.2 INSTALLATION OF THE BRAKE

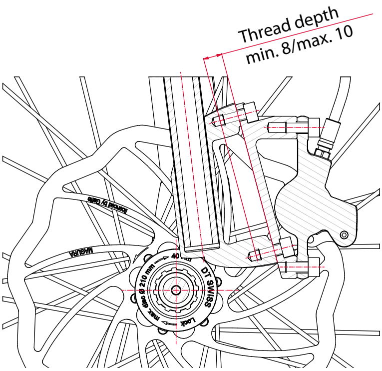
⚠ CAUTION

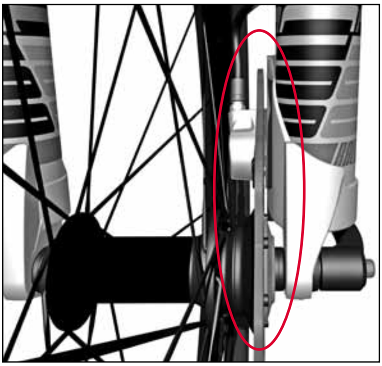
Do not use screws that are too long for the mounting of the brake caliper. Screws that are too long may damage the post mount socket. Make sure that the screw does not touch the end of the thread without clamping the brake caliper. The thread depth of the screw in the fork should be between 8 and 10mm.

Tighten the bolts alternately with min 6Nm and max. 10Nm. The highest value required by the brake manufacturer should not be exceeded.

When using disc brakes without Center Lock adapter or disc brakes with a spider arm construction, a collision test must be made between the front wheel with mounted disc brake and the fork.

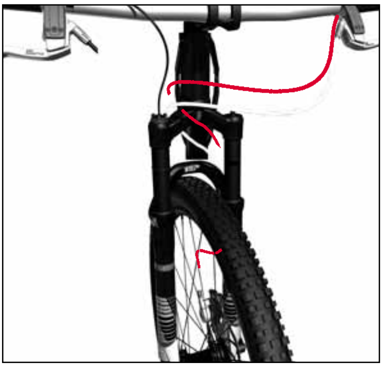
Do not affix the brake pipe to the crown. Scratch areas must be protected by a suitable sticker.





When using a DT Swiss fork the following installation of the brake pipe is recommended.





3.6 FRONT WHEEL
3.6.1 TYRE SIZES

CAUTION
After tyre installation, a collision test must be made!

- Inflate tyre up to maximum allowed pressure. The maximum pressure will be defined either by the tyre or by the rim. Authoritative is the lower pressure of the two parts.
- Deflate fork and compress completely .
- Check if the tyre touches either the fork crown or the fork stanchions. If this is the case, the tyre must not be used.

Model	Max. diameter of the wheel	Max. tire width
DT Swiss XRC-Models	686 mm	59 mm
DT Swiss XRM-Models 26"	690 mm	65 mm
DT Swiss XM-Models 26"		
DT Swiss EX-Models 26"		
DT Swiss XMM-Models 29"	756 mm	62 mm

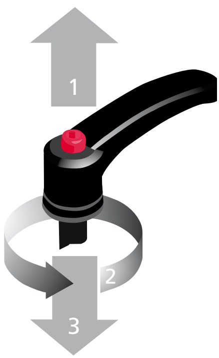
3.6.2 INSTALLING THE FRONT WHEEL WITH QUICK RELEASE (QR)

CAUTION
Grinding the security tabs of the fork dropouts away could lead to lose the front wheel during the ride and is strongly prohibited. Any modification leads to the loss of any warranty claim.

Install the wheel according to the instructions of the manufacturer.

3.6.3 INSTALLING THE FRONT WHEEL WITH FORKS WITH THRU AXLE RWS
(Option XRM, XMM and EXM Models)

- Remove thru axle from the fork.
- Lightly grease the thru axle, especially the thread of the thru axle.
- Position the front wheel between the dropouts, so that the hole of the hub and the dropouts are aligned.
- Push the thru axle into the right dropout, through the hub until the thru axle touches the thread of the left dropout.
- Screw the thru axle into the thread and tighten the RWS lever hand-tight (min. 15 Nm).
- For the end position of the RWS lever, follow the steps in the picture.



1. Lift lever
2. Rotate the lever in the desired position
3. Release lever

INFORMATION
Do not use the red bolt for opening or closing the RWS.

4 HANDLING

4.1 AIR SPRING

4.1.1 ADJUSTMENT OF THE SAG

The SAG is the amount of travel of which the fork will be compressed by the weight of the rider with full equipment. If the SAG is correctly adjusted, the front wheel can better follow the ground during the ride.

To set up the SAG, you will have to adjust the air pressure in your fork. You may eventually need the help of another person.

ENGLISH

- To measure the SAG you have to deactivate the function of your fork:
    - EX-Models: deactivate the Launch control
    - XM-Models: put the Single Shot or Twin Shot on position 1
- Push the o-ring on the right stanchion to the bottom, until it touches the wiper seal
- Sit with full equipment (backpack, helmet, shoes...) on the bike as you would sit during the ride. The fork goes down because of your own weight.
- Step down of your bike and measure the distance between o-ring and wiper seal. This measurement is called SAG. The SAG should be between 15% and 25% of the full travel and can be adjusted depending on the riding style and use.

SAG Guide value	Use
15% of full travel	Cross Country/Race
20% of full travel	Marathon/Tour
25% of full travel	Enduro

4.1.2 ADJUSTMENT OF THE AIR PRESSURE

CAUTION

Do not use the fork while the shock pump is mounted. This may cause the shock pump to touch the frame and the valve-thread will break off.

INFORMATION

Only use a suitable shock pump to adjust the air pressure. We suggest to use the DT Swiss shock pump (Art. Nr. FXTXXX0S000040223S)

In all DT Swiss fork models, the air spring is located in the left stanchion. By adjusting the air pressure, the spring rate will be affected. The higher the air pressure, the harder the spring.

The air chamber is filled with a small amount of lubricating oil. Make sure that the valve is upwards during inflation or deflation.

Adjustment is possible by changing the air pressure. Adjusting the air pressure to the weight of the rider can slightly change the total length of the fork.

- Position the fork resp. the bicycle that the valve on the left upper stanchion is upward.
- Remove the valve cap from the valve-housing.
- Mount a suitable shock pump on to the valve-housing.
- Adjust the air pressure by in- or deflating.
- Screw the valve cap on to the valve-housing.



4.1.3 MAXIMUM AIR PRESSURE

Model	Max. diameter
	ABS
DT Swiss XRC-Models	203 psi/14 bar
DT Swiss XRM-Models 26"	174 psi/12 bar
DT Swiss XM-Models 26"	
DT Swiss EX-Models 26"	
DT Swiss XMM-Models 29"	

4.1.4 RECOMMENDED AIR PRESSURE

	XRC100	XRM100 XMM100 29"	XM120 XMM120 29"	XM140	XM150 EX150
Rider weight (lbs/kg)	**Recommended air pressure (psi/bar)**				
88 / 40	80/5.5	52/3.6	52/3.6	52/3.6	54/3.7
99 / 45	90/6.2	58/4.0	58/4.0	58/4.0	58/4.0
110 / 50	99/6.8	64/4.4	62/4.3	62/4.3	62/4.3
121 / 55	110/7.5	70/4.8	68/4.7	68/4.7	68/4.7
132 / 60	119/8.2	75/5.2	74/5.1	73/5.0	73/5.0
143 / 65	128/8.8	81/5.6	78/5.4	78/5.4	77/5.3
154 / 70	138/9.5	87/6.0	84/5.8	83/5.7	81/5.6
165 / 75	148/10.2	93/6.4	90/6.2	88/6.1	86/5.9
176 / 80	157/10.8	99/6.8	94/6.5	93/6.4	90/6.2
187 / 85	167/11.5	104/7.2	100/6.9	99/6.8	96/6.6
198 / 90	177/12.2	110/7.6	106/7.3	103/7.1	100/6.9
210 / 95	186/12.8	116/8.0	110/7.6	109/7.5	104/7.2
220 / 100		122/8.4	116/8.0	113/7.8	109/7.5
232 / 105		128/8.4	122/8.4	119/8.2	113/7.8
245 / 110		133/9.2	126/8.7	123/8.5	117/8.1

4.2 DAMPING
DT Swiss forks use oil damping. We differentiate between:
- Rebound damping: Damping when the fork extends
- Compression damping: Damping when the fork compresses

Model	Adjustable Rebound damping	Adjustable Compression damping
DT Swiss XR-Models	x	x (Twin Shot)
DT Swiss XM-Models	x	x (Twin Shot)
DT Swiss EX-Models	x	x

4.2.1 SINGLE SHOT

4.2.1.1 ADJUSTMENT OF THE REBOUND DAMPING

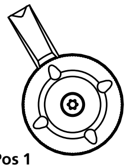
You can turn the red wheel on top of the right stanchion to adjust the rebound damping. Clockwise to get it slower, counter-clockwise to get it faster.



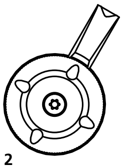
4.2.1.2 LOCKOUT

The lockout closes the compression damping circuit. The fork cannot be compressed anymore. A pressure control valve, called «Blow off», protects the system against damages caused by impacts on the fork while the lockout is activated. A whistling sound can be heard when the blow off opens, this sound is normal and cannot be seen as a failure.

To activate the lockout turn the lever from position 1 to position 2



Pos 1
Single Shot
Lockout open



Pos 2
Single Shot
Lockout closed

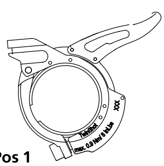
4.2.1.3 REMOTE LOCKOUT

MANIPULATION

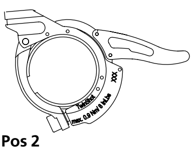
To activate the remote lockout push the remote lever to position 2. To deactivate it pull it back to position 1.

ADJUSTMENT

- Deactivate the lockout function by pulling the remote lever to position 1. The cable of the remote lockout is loose.
- Screw the adjustment screw of the pipe until block
- Unscrew the adjustment screw step by step to adjust the tension of the cable
- Control the lockout function by pushing the remote lever from position 1 into position 2. The adjustment is correct once the fork cannot be compressed anymore.



Pos 1
Single Shot
Lockout open



Pos 2
Single Shot
Lockout closed

ENGLISH

4.2.2 TWIN SHOT

4.2.2.1 ADJUSTMENT OF THE REBOUND DAMPING

You can turn the **red** wheel on top of the right stanchion to adjust the rebound damping. Clockwise to get it slower, counter-clockwise to get it faster.



4.2.2.2 ADJUSTMENT OF THE COMPRESSION DAMPING

You can turn the **blue** wheel on top of the right stanchion to adjust the compression damping. Clockwise to get it harder, counterclockwise to get it softer.



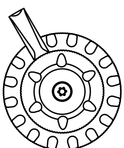
4.2.2.3 LOCKOUT

You can activate the rebound lockout by turning the lever from position 1 to position 2. The fork cannot extend to full travel anymore.
If a big force applies on the front wheel, the fork will be lowered by about a third of its full travel, during the ride it always comes back to this position

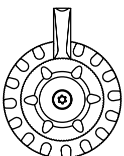
INFORMATION
Once the fork is lowered, it can be that it slowly extends of about 6 to 8mm during a few seconds, before getting stable.

You can activate the compression damping by turning the lever to position 3. The fork cannot move anymore

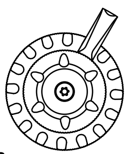
INFORMATION
As you cannot activate the compression lockout without having the rebound lockout activated, the fork will stay lowered if the blow off opens on an impact.
To get the fork back to its normal position, both lockouts have to be opened, this means you have to move the lever to position 1 and close the lockouts again by moving the lever to position 3.



Pos 1 Lockout open



Pos 2 Rebound lockout activated



Pos 3 Compression lockout activated

4.2.2.4 REMOTE LOCKOUT

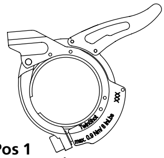
MANIPULATION

Push the remote lever to position 2 to activate the rebound lockout. Pull the remote lever back to position 1 to deactivate it.

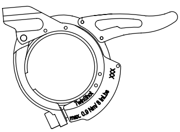
Push the lever to position 3 to activate the compression lockout. Pull the remote lever back to position 1 to deactivate it. When you deactivate the compression lockout, the remote lever springs automatically back to position 1.

ADJUSTMENT

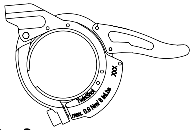
- Deactivate the lockout function by pulling the remote lever to position 1. The cable of the remote lockout is loose.
- Screw the adjustment screw of the pipe until block
- Unscrew the adjustment screw step by step to adjust the tension of the cable
- Control the lockout function by pushing the remote lever from position 1 into position 2. The adjustment is correct once the fork cannot be compressed anymore.



Pos 1
Lockout open



Pos 2
Rebound Lockout activated (only Twin Shot)



Pos 3
Compression Lockout activated

4.2.3 LAUNCH CONTROL

INFORMATION

Through horizontal or upside-down storage of the fork, air gets into the damping oil chamber. The damping as well as the Launch Control function does not work correctly. By compressing the fork repeatedly in upright position, the oil chamber gets bled and the damping as well as the Launch function will work correctly.

4.2.3.1 ADJUSTMENT OF THE REBOUND DAMPING

You can turn the red wheel on top of the right stanchion to adjust the rebound damping. Clockwise to get it slower, counter-clockwise to get it faster.



4.2.3.2 ADJUSTMENT OF THE COMPRESSION DAMPING

To adjust the low speed compression, turn the blue adjuster knob at the bottom end of the right stanchion. The turning-direction is shown on the dropout by +/– symbols.

+ Increase of the low speed compression, the fork gets harder

– Decrease of the low speed compression, the fork gets softer





4.2.3.3 ADJUSTEMENT OF LAUNCH CONTROL AND THRESHOLD

INFORMATION

If low speed compression is turned to maximum then it may have an influence on the Launch Control function if the Threshold Adjuster is in position 1. In such a case decrease the low speed compression by turning the blue adjuster knob at the bottom end of the right stanchion or increase the release force of the Launch Control function by turning the nickel-plated adjuster lever clockwise.

• ACTIVATING:

Press the red adjuster knob on the right stanchion down completely and compress the fork. After strongly compressing the fork, the fork will rebound to a pre-defined level.

• DEACTIVATING:

CAUTION

The fork can rebound very fast, when deactivating the Launch Control function manually. Therefore the head of the rider must not be over the stem or the handlebar.
Adjustment of the release force may not be made when the bicycle is in motion!

The Launch Control function can be deactivated manually or automatically.
The force needed to deactivate the Launch Control can be adjusted by turning the grey lever on the top of the right stanchion. Clockwise to get the force higher, counterclockwise to get it lower.

- Manually: Pull the red adjuster knob on the top of the right stanchion out. The fork expands completely.
- Automatically: Through a shock from the ground (e.g. riding over obstacles) the Launch Control function will be automatically deactivated. The release force to deactivate the Launch Control function can be adjusted using the nickel-plated adjuster lever (Threshold Adjuster).

5 TROUBLE SHOOTING

5.1 BEDDING-IN TIME

Some parts of the new fork may need some bedding-in or sagging-in time. Especially the bushings of the new fork may have a higher breakaway force. Therefore the fork may be uncomfortable. After about 20 hours of riding, the fork should be run in, and the effect will disappear.

5.2 BEFORE EACH RIDE

Check the fork for externally visible damage such as cracks or deep scratches. Listen for unusual noises during slow riding or braking in a secure area. Do not use a defective fork!

If one of the mentioned incidences above apply, contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center.

5.3 AFTER A CRASH

After a crash the danger of damage is very high. Check your fork thoroughly after each crash.

Visual check: Look for damage such as cracks, breaks, oil leakages and scratches etc.
Functional check: Try out whether all functions such as damping, suspension and Lockout or Launch Control work correctly.
Acoustic check: Listen for unusual noises during slow riding or braking in a secure area.

CAUTION

Do not use a defective fork! Contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center to repair the damage.

5.4 BUSHING CLEARANCE DT SWISS FORKS

DT Swiss forks use bushings in combination with oil lubrication. The function of the bushings is laid out for driving operation regarding an optimum of lubrication, thermal expansion of parts based on warming, manufacturing tolerances and the occurring loads. The bushing clearance is therefore necessary for the correct function of the fork and may be noticeable. A possible noticeable bushing clearance does not automatically mean an excessive wear out.

5.5 SET UP ADVICE

Please follow the following advice to set up your fork

Problem	Cause	Solution
The fork is not responding properly.	The bedding-in time is not over	Continue riding
	The air pressure is too high.	Decrease the air pressure controlled using a suitable shock pump.
	To much low speed compression.	Decrease low speed compression.
	The fork needs a service for lubrication	Contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center to change the lubricating oil
The fork bottoms out on moderate bumps.	The air pressure is too low.	Increase the air pressure controlled using a suitable shock pump.
	Not enough low speed compression.	Increase low speed compression.
The fork does not rebound completely and hardens on fast repetitive bumps.	Too much rebound damping.	Decrease rebound damping.
The fork rebounds too fast, the front wheel loses contact to the ground after bumps or it slides in curves.	Not enough rebound damping.	Increase rebound damping.
AIR SPRING		
The fork becomes compressed while decreasing the air pressure.	Too fast decreasing of the air pressure.	Increase the air pressure controlled using a suitable shock pump until achieving the initial air pressure or pull the fork manually apart and hold it a short time pressed against the top out. Then decrease the air pressure controlled using a suitable shock pump.
SINGLE SHOT		
The fork loses its damping characteristics and does loud noises	The air chamber on the damping unit side loss its pressure	Contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center to solve this problem
The lockout does not work well	Leaks inside the cartridge	Contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center to solve this problem
TWIN SHOT		
The fork slowly extends while the lever is in position 2 (rebound lockout)	6-8mm rebound until the bypass channel is completely closed.	Normal effect due to the construction. The performance of the fork is not affected
	Backflow of oil thru micro gaps in the upper damping unit.	This is acceptable if the fork gets to its full travel in more than one hour.
The fork quickly extends while the lever is in position 2 (rebound lockout)	Leaks inside the cartridge	Contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center to solve this problem
Lockouts do not work well		
LAUNCH CONTROL		
The damping as well as the Launch Control function do not work properly	There is air in the oil chamber.	By compressing the fork repeatedly in upright position, the oil chamber gets bled and the damping as well the Launch Control function will work correctly

⚠ **LAUNCH CONTROL**		
Even with activated Launch Control function the fork expands slowly.	There is air in the oil chamber.	By compressing the fork repeatedly in upright position, the oil chamber gets bled and the damping as well the Launch Control function will work correctly
	The seal is defective.	The defective seal must be replaced by the responsible DT Swiss Service Center.
	Normal flow through micro holes in the seal.	This is acceptable if the fork gets to its full travel in more than one hour.
The Launch Control adjusting knob releases immediately after activating.	The release force is to low.	The release force must be increased by turning the nickel-plated adjuster lever clockwise.
Through small shocks from the ground, the fork leaps back to ground position.	The compression damping is complete-ly closed	Slightly open the compression dam-ping
Even with a big impact on the front wheel, the Launch Control does not release.	The release force is too high	The release force must be decreased by turning the nickel-plated adjuster lever counterclockwise
⚠ **REMOTE LOCKOUT**		
The Remote Lockout lever does not work properly	The sliding surface of the lever is dirty or not properly lubricated	Wash the Remote Lockout lever on the handlebar with water and properly lubricate it with oil
The Remote Lockout function works correctly, but the lever does not stay in the desired position.	The tension of the Remote Lockout cable is too high.	Turn the knurled cable adjusting screw clockwise, so that the cable tension is reduced. At the same time, check whether the lever now stays in the desired position.
	The lever-index is worn out.	Contact your local dealer or the responsible DT Swiss Service Center, to have the Remote Lockout lever replaced.
The Remote Lockout cable is defective.	This can have several causes for examp-le: crashes, dirt, wear, etc.	Contact your local dealer or the DT Swiss Service Center, to have the Remote Lockout cable replaced.

6 MAINTENANCE

To ensure a long product life, follow the instructions below:

- Clean the fork with a damp cloth. Remove dirt between stanchion/lower unit.
- Never use aggressive cleaners that attack rubber materials (main seals)!
- Never use high pressure cleaners (e.g. steam jet). Water and dirt can get into the system and damage it!
- Remove all visible, dried dirt form the area of the main seal. This will prevent dirt from getting into the fork.
- It is not necessary to additionally grease the main seal. To get a good lubrication of the main seal you can regularly turn your bike/fork upside down
- After the cleaning, lubricate regularly the sliding surface of the remote lever on the handlebar.

INFORMATION
If service intervals are not respected any warranty claims can be denied.

To get the most fun and security out of your DT Swiss fork, you have to get it to service regularly. If you use your bike in extreme conditions, you will have to service your components sooner.

	After each ride	After 50 hours	Once a year
Wash the whole fork, only with smooth soap and water	x		
Check the whole fork for damages, scratches or grooves	x		
Check the air pressure	x		
Check and lubricate the remote lever on the handlebar	x		
Check the torque of all the parts screwed on the fork	x		
Remove the lower unit, check the bushings and change the lubricating oil		x	
Check and lubricate the ABS spring system		x	
Big service in a DT Swiss Service Center			x

7 DT SWISS SERVICE CENTERS

Please find the list of our Service Centers on www.dtswiss.com.

8 WARRANTY

8.1 WARRANTY TERMS EUROPE

The first owner has the right to claims under the guarantee as covered by -general law against the sales contract partner (retailer). In addition to the general -guarantee required by law, DT Swiss LTD with head office in Biel/Switzerland, guarantees the DT Swiss fork for two years (24 months) from the date of purchase. A valid purchasing receipt has to be delivered with any warranty claim.

There shall be no claim under the guarantee for:

normal wear of parts, subject to wear (bushings, seals, sliding surfaces, -shifters etc.)
incorrect assembly or in combination with products that do not fit
incorrect maintenance, incorrect repair or alteration
incorrect use, bad treatment, misuse, negligence, carelessness -during -installation, maintenance or use, commercial use or use in cycling -competitions
delivery and transport damage

DT Swiss LTD shall reject any liability for both indirect damage caused by -accidents and consequential damage. In case of warranty repair/replacement please -contact the dealer where you bought the product. DT Swiss forks which have to be -checked, can be sent postage paid to a DT Swiss Service Center.

Legal venue and place of performance is Biel (Switzerland). Swiss law shall apply. Subject to technical changes. Please keep the user's manual and warranty for future use.

8.2 LIMITED EQUIPMENT WARRANTY USA

DT Swiss LTD makes every effort to assure that its product meets high quality and durability standards and warrants to the original retail consumer/purchaser of our product that each product is free from defects in materials and workmanship as follows:

2 YEAR LIMITED WARRANTY ON THIS DT SWISS PRODUCT. This warranty does not apply to defects due directly or indirectly to misuse, abuse, negligence or -accidents, repairs or alterations outside our facilities or to a lack of maintenance.

DT SWISS LTD LIMITS ALL IMPLIED WARRANTIES TO THE PERIOD OF TWO YEARS FROM THE DATE OF INITIAL PURCHASE AT RETAIL. EXCEPT AS STATED HEREIN, ANY IMPLIED WARRANTIES OF MERCHANTABILITY AND FITNESS ARE EXCLUDED. SOME STATES MAY NOT ALLOW LIMITATIONS ON HOW LONG THE IMPLIED WARRANTY LASTS, SO THE ABOVE LIMITATION MAY NOT APPLY TO YOU. DT SWISS LTD SHALL IN NO EVENT BE LIABLE FOR DEATH, INJURIES TO PEOPLE OR PROPERTY OR FOR INCIDENTAL, CONTINGENT, SPECIAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES ARISING FROM THE USE OF OUR PRODUCTS. SOME STATES MAY NOT ALLOW THE EXCLUSION OR LIMITATION OF INCIDENTAL OR CONSEQUENTIAL DAMAGES, SO THE ABOVE LIMITATION OR EXCLUSION MAY NOT APPLY TO YOU.

To take advantage of this warranty, the product or part must be returned for examination, postage prepaid, to the dealer where you bought the product or to a DT Swiss Service Centre. Proof of purchase date and an explanation of the complaint must accompany the product. If our inspection discloses a defect, DT Swiss will either repair or replace the product or refund the purchase price, if we cannot readily and quickly provide a repair or replacement. DT Swiss will return repaired product or replacement at DT Swiss expense, but if it is determined there is no defect, or that the defect resulted from causes not within the scope of this warranty, then the user must bear the cost of shipping. This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state. Legal venue and place of performance is Biel (Switzerland). Swiss law shall apply. Subject to technical changes. Please keep the user manual and warranty for future use.

1 INFORMATIONS GENERALES

1.1 INFORMATIONS DE SECURITE

- Le montage d'une fourche DT Swiss doit être réalisé par un mécanicien spécialisé !
- Veuillez toujours porter un casque, des lunettes et des protections appropriées durant la pratique du vélo.
- Ne pas fixer votre vélo aux pattes de la fourche lors du transport sur un porte-vélo. La fourche pourrait être endommagée.
- Veuillez lire attentivement le mode d'emploi et les conditions de garantie avant l'utilisation de votre fourche!
- Le mode d'emploi et les conditions de garantie doivent être transmis à l'utilisateur final du produit.
- Veuillez noter qu'il est de la responsabilité du client de faire contrôler régulièrement son produit afin de décider si un service est nécessaire ou non. DT Swiss recommande d'effectuer régulièrement un service dans un DT Swiss Service Center. Pour plus d'informations veuillez lire les conditions de garantie dans le manuel d'utilisation de votre fourche DT Swiss.
- Si votre fourche présente des rayures ou des impacts visibles à l'œil, veuillez vous adresser à votre magasin spécialisé ou à un DT Swiss Service Center pour évaluer les dégâts.

1.2 NOTIONS

Les notions de fourche à suspensions et de fourche tout comme pivot en carbone et pivot ont dans ce document la même signification.

1.3 UTILISATION DE SIGNAUX D'AVERTISSEMENT

ATTENTION

Indique un danger pouvant entrainer des blessures légères, moyennes ou graves voir la mort de l'utilisateur et/ou des dommages au produit ou à un tiers pouvant avoir des conséquences graves.

INFORMATION

Indique des informations pratiques et des astuces qui garantissent une bonne utilisation et un fonctionnement optimal du produit.

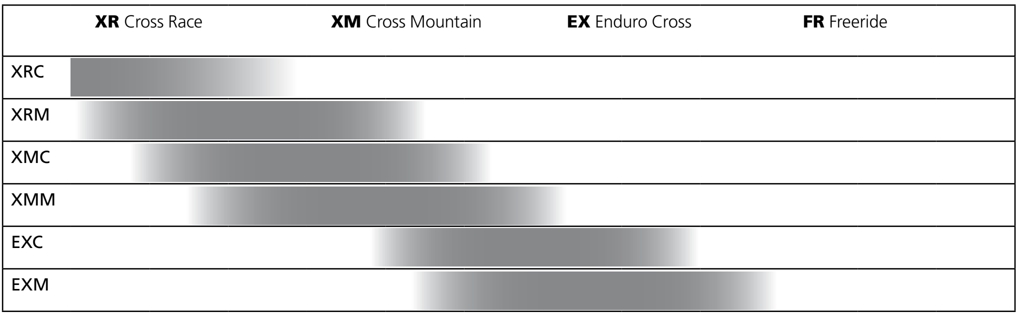
1.4 LIMITES DE POIDS DE L'UTILISATEUR

Les fourches DT Swiss sont conçues pour être utilisées par un unique utilisateur sur des sentiers ou des conditions tout-terrain similaires. Une utilisation non conforme peut entrainer des blessures légères, moyennes ou graves voir la mort de l'utilisateur et/ou des dommages au produit ou à un tiers pouvant avoir des conséquences graves.

Modèles	Limite de poids
Modèles DT Swiss XRC	210 lbs / 95 kg
Modèles DT Swiss XRM	245 lbs / 110 kg
Modèles DT Swiss XM	245 lbs / 110 kg
Modèles DT Swiss EX	245 lbs / 110 kg

1.5 UTILISATION

- Les fourches DT Swiss sont uniquement conçues pour être utilisées dans une bicyclette
- Les fourches DT Swiss ne peuvent être utilisées dans un cycle à assistance électrique uniquement lorsque celui-ci est conforme à la norme DIN EN 15194 et que la puissance n'est pas transmise par la roue avant (moyeu avant).
- Toute utilisation autre que celles présentées dans le tableau ci-dessous n'est pas autorisée. L'utilisation comme outil ou jouet, ainsi que toute manipulation ne correspondant pas au manuel d'utilisation ne sont pas autorisées.



2 TECHNOLOGIES

2.1 APERÇU DES MODELES DE FOURCHES

Modèle	Technologie d'amortissement	Technologie de ressort
Modèles DT Swiss XR	• Single Shot avec option Remote Control • Twin Shot avec option Remote Control	ABS
Modèles DT Swiss XM		
Modèles DT Swiss EX	Launch Control	

2.2 ABS: AUTO BALANCING SPRING SYSTEM
Les fourches DT Swiss avec la technologie de ressort ABS fonctionnent avec un ressort à air positif et négatif. Lors du remplissage de la chambre à air positive, la pression d'air dans la chambre négative est ajustée automatiquement. La pression d'air dans les chambres positive et négative est ainsi toujours réglée de façon optimale en fonction du poids de l'utilisateur.

2.3 SINGLE SHOT
Les fourches DT Swiss avec technologie d'amortissement Single Shot ont un réglage externe de l'amortissement en détente en basses vitesses. Les amortissements en compression en basses en hautes vitesses ainsi qu'en détente en hautes vitesses sont des réglages d'usine non modifiables.
Le blocage de la compression peut être activé par un levier sur la fourche ou au guidon.

2.4 TWIN SHOT
Les fourches DT Swiss avec technologie d'amortissement Twin Shot ont un réglage externe de l'amortissement en basses vitesses en détente et en compression. Les amortissements en hautes vitesses en détente et en compression sont des réglages d'usine non modifiables.
Le blocage séquentiel de la détente puis de la compression peut être activé par un levier sur la fourche ou au guidon.
Le blocage de la détente est une aide à la montée, lors de son activation, l'amortissement en détente est bloqué jusqu'à un niveau défini. La fourche ne peut alors plus se détendre totalement et reste dans une position abaissée.
Le blocage de la compression est surtout pensé pour une utilisation en sprint. L'amortissement en compression est bloqué et la fourche ne peut plus s'enfoncer.

2.5 LAUNCH CONTROL
Les fourches DT Swiss avec technologie d'amortissement Launch Control ont un réglage externe de l'amortissement en détente et de l'amortissement en basses vitesses en compression. L'amortissement en hautes vitesses en compression est un réglage d'usine non modifiable.
Le Launch Control est une aide à la montée, lors de son activation on bloque l'amortissement en détente jusqu'à un niveau défini. La fourche ne peut alors plus se détendre totalement et reste dans une position abaissée jusqu'à ce que le Launch Control soit désactivé.

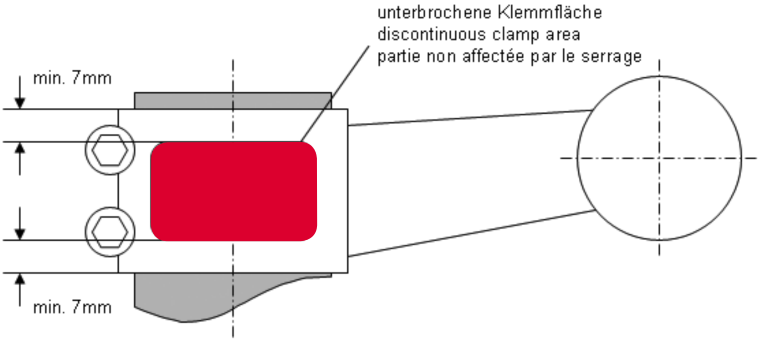
3 MONTAGE

3.1 INFORMATIONS GENERALES

ATTENTION

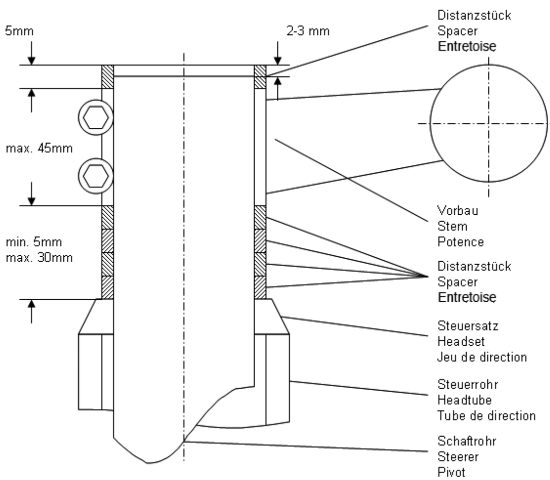
Veuillez prendre note des conseils de sécurité suivants pour le montage.

- Pour serrer les vis, utilisez toujours une clé dynamométrique ayant la bonne plage de réglages de couple définie par DT Swiss ou par le fabricant des pièces.
- Veuillez respecter les couples de serrages maximaux pour la fixation des pièces. La valeur la plus basse est déterminante, cependant la valeur minimale définie par DT Swiss ne doit pas être dépassée.
- Votre fourche DT Swiss a un pivot droit de diamètre 28,6mm (1 1/8") ou un pivot conique (tapered) ayant un diamètre de 39,82mm (1,5") à la base et un diamètre de 28,6mm (1 1/8") en haut. Utilisez toujours un jeu de direction adapté à votre pivot.
- N'utilisez pas d'adaptateur pour pivot ou de tube de réduction
- Votre fourche DT Swiss est conçu pour l'utilisation d'une potence sans filetage. N'ajoutez aucun filetage ou perçage à votre fourche ou toute autre modification technique quelle qu'elle soit.
- Lors du montage et de l'utilisation de votre fourche DT Swiss, il est important qu'aucun dommage n'apparaisse. Le montage du cône inférieur du jeu de direction nécessite particulièrement d'attention. Les pièces fixées à votre fourche ne doivent présenter aucune arête vive.
- N'utilisez en aucun cas une potence à fixation par cône ou par clavette
- Dans le cas d'une potence à surface de serrage discontinue, la surface de serrage doit mesurer au moins 7mm de haut.



ATTENTION

- Lors du montage du jeu de direction, montez toujours des entretoises entre le jeu de direction et la potence. Leur hauteur doit être comprise entre 5 et 30mm.
- La hauteur de serrage de la potence ne doit pas dépasser 45mm
- Veuillez monter une entretoise de 5mm au dessus de la potence, ainsi la potence peut serrer le pivot sur toute sa longueur. Veuillez vous assurer qu'il y a un espace suffisant (2-3mm) entre le haut de l'entretoise et le haut du pivot, vous pourrez ainsi ajuster correctement le jeu de votre jeu de direction.

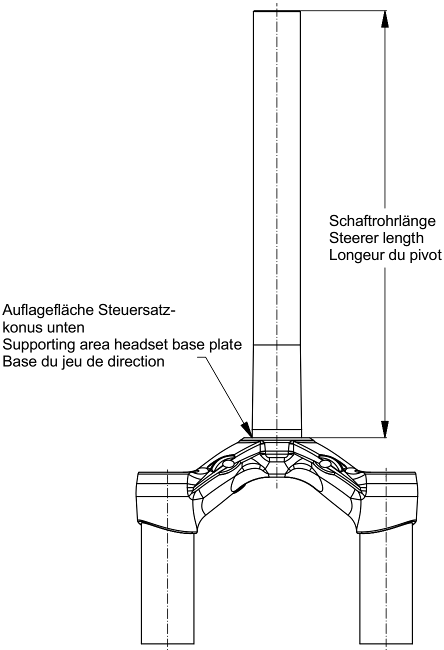


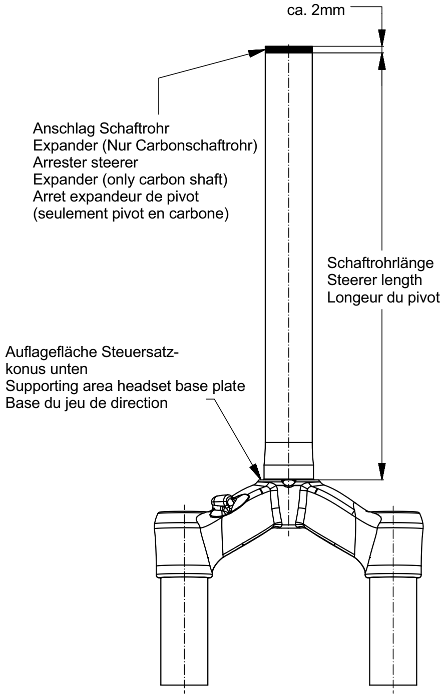
3.2 RACCOURCIR ET PREPARER LE PIVOT AU MONTAGE

Comme la longueur du pivot dépend grandement de la forme du jeu de direction et de la potence, il est important de consulter leur mode d'emploi avant de commencer.

Veuillez noter que le changement de jeu de direction ou de potence peut avoir une influence sur la longueur du pivot.

- Démontez votre ancienne fourche de votre cadre
- Enlevez le cône inférieur du jeu de direction de votre ancienne fourche
- Mesurez la longueur du pivot de votre ancienne fourche et reportez la sur votre nouvelle fourche DT Swiss.
- Assurez vous que la longueur restante suffise au serrage sur toute la hauteur de la potence et à l'ajout de l'entretoise de 5mm.





3.2.1 SPECIAL POUR PIVOT EN CARBONE

⚠ ATTENTION

Avant le montage, il est important de prendre les précautions nécessaires pour la protection de votre santé, en particulier la peau, les yeux et les voies respiratoires.

Il est interdit d'utiliser un écrou en étoile (Star-Nut) standard pour le serrage et le réglage du jeu de direction. Veuillez n'utiliser que l'expandeur pour pivot DT Swiss livré avec votre fourche. Pour des raisons de sécurité, l'expandeur pour pivot doit toujours être monté.

⚠ INFORMATION

Veuillez noter que l'expandeur pour pivot DT Swiss livré avec votre fourche rallonge le pivot d'environ 2mm

3.2.1.1 MATERIEL REQUIS

- Lunettes de protection
- Masque de protection
- Gants
- Bande autocollante
- Scie à métaux (nouvelle lame avec 24 dents par pouce)
- papier émeri (grain min 400)

3.2.1.2 PROCEDURE
- Utilisez toujours une scie manuelle pour raccourcir votre pivot.
- Enroulez de la bande autocollante autour du pivot à l'endroit de la coupe pour éviter que les fibres de carbones ne se désolidarisent lors de la découpe. Sciez le pivot à la longueur souhaitée. Poncez les arêtes intérieures et extérieures.
- Enlevez la bande autocollante avec précaution. N'utilisez pas de produits agressifs pour enlever les restes de colle.
- Nettoyez l'intérieur du pivot
- Insérez l'expandeur dans le pivot, fente vers l'arrière, jusqu'à ce qu'il soit en butée.
- Tenez fermement l'expandeur et visser la vis avec une clé à six pans de 6mm jusqu'à ce que l'expandeur ne tourne plus, le couple maximum de 7Nm ne devant pas être dépassé.
- L'expandeur doit toujours être monté dans le pivot de votre fourche.

3.2.2 SPECIAL POUR PIVOT EN ALUMINUM
3.2.2.1 MATERIEL REQUIS
- Coupe tube
- Lime

3.2.2.2 PROCEDURE
- Coupez le tube à la longueur souhaitée. DT Swiss recommande d'utiliser un coupe tube pour cela.
- Ebavurez le tube à l'intérieur comme à l'extérieur avec la lime
- Enfoncez un écrou en étoile (Star Nut) dans le pivot à l'aide d'un outil approprié.

FRANCAIS

3.3 MONTAGE DE LA FOURCHE DANS LE CADRE
INFORMATION

Montez le jeu de direction en suivant les instruction de son fabricant et en respectant les restrictions suivantes de DT Swiss

La vis de réglage sert à régler le jeu de votre jeu de direction, elle ne doit pas servir au serrage!

ATTENTION

Les cônes inférieurs et supérieurs du jeu de directions ne doivent pas avoir d'arêtes coupantes qui pourraient causer des rayures ou autres dommages au pivot et ainsi réduire la durée de vie de votre fourche DT Swiss.

Lors du montage du jeu de direction et de la potence, soyez très prudent à ne pas endommager votre fourche. Tout dommage pourrait réduire la durée de vie de votre fourche DT Swiss.

- Pour le montage du cône inférieur du jeu de direction, veuillez graisser légèrement le pivot de votre fourche. Dans le cas d'un pivot en carbone, veuillez appliquer un léger film de la pâte de montage pour carbone fournie avec votre fourche (Art. No. FXXXXX0XXX040717S).
- Pressez le cône inférieur du jeu de direction en suivant les indications du fabricant.
- Montez la fourche munie du cône inférieur du jeu de direction dans votre cadre. Assurez vous que le cône soit bien placé dans le jeu de direction.
- Montez le cône supérieur du jeu de direction en suivant les instructions du fabricant. Placez les entretoises voulues sous la potence.
- Appliquez un film de pâte de montage pour carbone. Montez la potence et l'entretoise supérieure sur le pivot sans serrer.
- Montez le bouchon du jeu de direction. Ajustez le jeu du jeu de direction à l'aide de la vis de réglage. Il ne doit pas y avoir de jeu lorsque, frein avant serré et vis de potences ouvertes, vous prenez le cône inférieur du jeu de direction entre vos doigts et bougez le vélo d'avant en arrière. La fourche doit tourner facilement dans le jeu de direction.
- Alignez la potence et serrez les vis de serrage de la potence en suivant les instructions du fabricant. Respectez le couple maximal de serrage pour pivot en carbone.

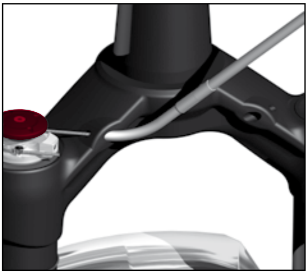
INFORMATION

Si le fabricant de la potence ne donne pas de couple maximal de serrage pour pivot en carbone, procédez comme suit:
- Serrer les vis de la potence à l'aide d'une clé dynamométrique jusqu'à 4Nm
- Contrôlez que la potence est suffisamment serrée sur la fourche en serrant la roue avant entre vos jambes et en vous assurant que vous ne pouvez pas tourner le guidon.
- Si ce n'est pas le cas répétez cette opération en augmentant le couple de serrage par étapes de 0,5Nm

ATTENTION

Ne dépassez jamais le couple maximal de serrage donné par le fabricant de la potence. L'expandeur de pivot livré avec votre fourche DT Swiss doit être impérativement monté.

3.4 LEVIER DE BLOCAGE AU GUIDON (REMOTE LOCKOUT)
3.4.1 INFORMATIONS GENERALES
- Le levier de blocage au guidon est uniquement compatible avec les fourches équipées des technologies Single Shot ou Twin Shot
- Le levier de blocage au guidon est prévu pour être monté au choix sur le côté droit ou gauche.
- Il doit y avoir suffisamment de place entre la poignée et les autres éléments de commande pour garantir le montage. Veuillez monter le levier de blocage au guidon de telle sorte que le fonctionnement soit optimal. L'utilisation des autres éléments de commande, en particulier les freins, ne doit pas être gênée.
- Pour le montage sur un guidon en carbone, veuillez utiliser une pâte de montage pour carbone (Art. No. FXXXXX0XXX040717S).
- Le coude de guidage du câble doit être monté du côté du té de la fourche, il ne doit en aucun cas être monté du côté du levier



INFORMATION
La fixation du levier de blocage est prévue pour un cintre de Ø22.2mm. Un diamètre de cintre trop petit peut conduire à ce que le levier ne puisse pas être suffisamment serré et tourne sur le cintre

ATTENTION
Le couple de serrage maximal de la vis M3x8 pour la fixation du levier de blocage au guidon est de 1.5Nm! Un serrage trop important de cette vis peut entrainer une dégradation du guidon.

Veuillez choisir une longueur de câble adéquate de sorte que l'arrêt dans le té en carbone ne soit pas arraché en cas de pivotement exagéré du cintre (ex. chute)

3.4.2 MONTAGE DU LEVIER
3.4.2.1 MATERIEL REQUIS
- Câble de dérailleur
- Gaine de câble de 4mm
- Clé à six pans de 2,5mm
- Clé à six pans de 2mm

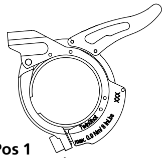
3.4.2.2 PREMIERES ETAPES
- Appliquez une fine couche de pâte de montage pour carbone sur votre cintre en carbone (Art. Nr. FXXXXX0XXX040717S).
- Montez votre levier de blocage au guidon sur le cintre à l'aide de la vis M3x8.
- Coupez la gaine à la bonne longueur de sorte que le cintre puisse tourner librement lorsque la gaine et le coude de guidage sont montés.
- Utilisez un cable sans revêtement!
- Assurez vous que la vis de réglage du coude de guidage soit complètement vissée
- Placez le levier en pos. 1
- Insérez le câble à travers l'ouverture du levier, la gaine, le coude de guidage et le support sur le té de la fourche. Vérifiez que la gaine et le coude soient positionnées correctement dans leurs ouvertures respectives.

3.4.2.3 ETAPES SUIVANTES SINGLE SHOT

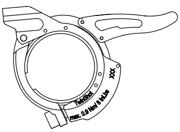
- Enroulez le câble autour de la roue argentée puis à travers le trou de cette même roue
- Tirer légèrement sur le câble afin que toutes les pièces se mettent en place
- Tirer fermement sur le câble et serrer la vis M4x4 avec 1Nm pour fixer le câble
- Actionnez plusieurs fois le levier
- Réglez la tension du câble à l'aide de la vis de réglage placée sur le coude de guidage de sorte que le blocage (lockout) soit activé lorsque le levier se trouve en position 3
- Coupez le câble à la longueur voulue et protégez le avec un embout de câble
- Placez le câble derrière la vis M2

3.4.2.4 ETAPES SUIVANTES TWIN SHOT

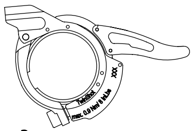
- Dévissez la vis M3x4 de la roue hexagonale
- Enroulez le câble autour de la roue hexagonale puis sous la vis M3x4
- Tirer légèrement sur le câble afin que toutes les pièces se mettent en place
- Tirer fermement sur le câble et serrer la vis M3x4 avec 1Nm pour fixer le câble
- Actionnez plusieurs fois le levier
- Réglez la tension du câble à l'aide de la vis de réglage placée sur le coude de guidage de sorte que le blocage (lockout) soit activé lorsque le levier se trouve en position 3
- Coupez le câble à la longueur voulue et protégez le avec un embout de câble



Pos 1
Lockout ouvert



Pos 2
Blocage de la détente activé (Twin Shot uniquement)



Pos 3
Blocage de la compression activé

FRANCAIS

3.5 FREINS
3.5.1 INFORMATIONS GENERALES

Diamètres maximaux de freins autorisés

Modèle	Diamètre maximal
Modèles DT Swiss XRC	185 mm
Modèles DT Swiss XRM	210 mm
Modèles DT Swiss XM	
Modèles DT Swiss EX	

⚠ INFORMATION

A partir de 2009, toutes les fourches DT Swiss sont construites avec le standard Postmount pour disques de 160mm. Pour l'utilisation de disques de diamètre supérieur à 160mm, un adaptateur adéquat fournit par le fabricant du frein doit être utilisé.

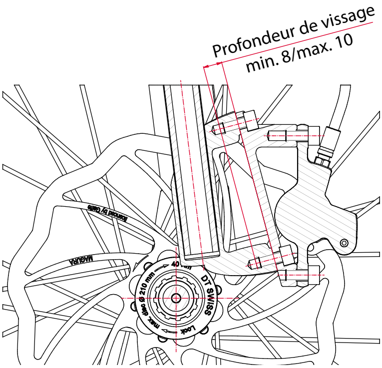
3.5.2 MONTAGE DU FREIN

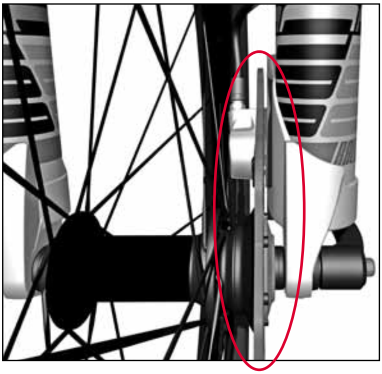
⚠ ATTENTION

N'utilisez pas de vis trop longues pour le montage de l'étrier de frein. Le support de frein pourrait être endommagé. Assurez vous avant le montage que les vis de fixation n'arrivent pas en butée au fond du filetage sans serrer l'étrier de frein. La longueur de serrage doit être comprise entre 8 et 10mm

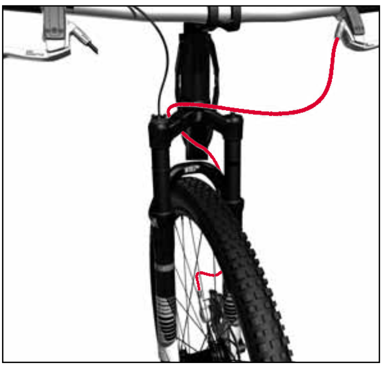
Serrez les vis de fixation du frein alternativement avec un couple de minimum 6Nm et maximum 10Nm. Le couple maximal recommandé par le fabricant de frein ne doit pas être dépassé.

Lors de l'utilisation de disque sans adaptateur Center Lock ou de disque avec cage en alu, il est nécessaire d'effectuer un test de collision entre le disque et la fourche.





Nous vous conseillons le passage de gaines suivant pour les fourches DT Swiss.

3.6 ROUE AVANT
3.6.1 DIMENSIONS DU PNEU

ATTENTION

Il est important de procéder à un test de collision après le montage du pneu.

- Pompez le pneu jusqu'à la pression maximale autorisée. Cette pression est définie soit par le pneu soit par la jante. La pression la plus basse est la pression maximale autorisée
- Videz complètement l'air de votre fourche et comprimez la au maximum.
- Contrôlez que le pneu n'entre pas en contact avec le Té ou les plongeurs. Dans le cas contraire, le pneu ne doit pas être utilisé.

Modèle	Diamètre maximal de la roue (26")	Largeur maximale du pneu
Modèles DT Swiss XRC	686 mm	59 mm
Modèles DT Swiss XRM 26"	690 mm	65 mm
Modèles DT Swiss XM 26"		
Modèles DT Swiss EX 26"		
Modèles DT Swiss XMM 29"	756 mm	62 mm

FRANCAIS

3.6.2 MONTAGE DE LA ROUE AVANT AVEC SERRAGE RAPIDE (QR)

ATTENTION

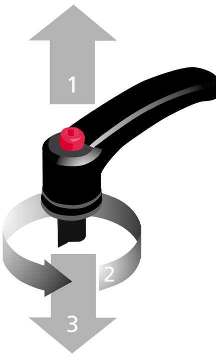
Il est interdit de poncer les supports de sécurité de la fourche évitant que la roue ne tombe en cas de desserrage de l'axe. Toute modification conduit à la perte de toute garantie.

Monter la roue en suivant les recommandations du constructeur

3.6.3 MONTAGE DE LA ROUE AVANT AVEC AXE TRAVERSANT RWS

(Option sur les modèles XRM, XMM et EXM)

- Démontez l'axe de 15mm de la fourche
- Graissez légèrement l'axe, en particulier au niveau du filetage
- Positionnez la roue entre les pattes de façon à ce que les passages dans les pattes et le moyeux soient alignés.
- Insérez l'axe par la patte droite jusqu'à atteindre le filetage.
- Vissez l'axe jusqu'en butée et serrez le levier RWS à la main (min 15Nm)
- Veuillez suivre les indications sur l'illustration suivante pour positionner le levier RWS une fois l'axe serré



1. Soulever le levier
2. Tourner le levier jusqu'à la position souhaitée
3. Enclencher le levier dans la denture.

INFORMATION

Ne pas utiliser la vis rouge pour serrer ou desserrer l'axe RWS

4 MANIPULATION

4.1 RESSORT

4.1.1 REGLAGE DU SAG

Le SAG est la distance dont s'enfonce la fourche sous le poids du pilote et de son équipement. Un SAG correctement réglé permet à la fourche d'égaliser toutes les irrégularités du terrain durant l'utilisation.

Pour régler le SAG vous aurez besoin d'ajuster la pression d'air dans votre fourche. Si vous le pouvez, faites vous aider d'une deuxième personne.

- Pour mesurer le SAG il faut désactiver les fonctions de votre fourche:
  - Modèles EX: désactiver le Launch Control
  - Modèles XM: Positionner le Single Shot ou le Twin Shot en position 1
- Poussez le joint torique sur le plongeur droit jusqu'en butée contre le joint racleur
- Asseyez vous sur le velo avec tout votre équipement (sac, casque, chaussures...) Prenez votre position naturelle lorsque vous roulez.
- Descendez du velo et mesurez la distance entre le joint torique et le joint racleur. Cette mesure est appelée SAG. Le SAG doit représenter entre 15% et 25% du débattement total de votre fourche en fonction de l'utilisation et du style de pilotage.

Valeurs recommandées pour le SAG	Utilisation
15% du débattement total	Cross Country/Race
20% du débattement total	Marathon/Tour
25% du débattement total	Enduro

4.1.2 REGLAGE DE LA PRESSION D'AIR

ATTENTION

Ne pas tourner la fourche avec la pompe vissée dessus, celle-ci peut cogner contre le cadre et arracher la valve.

INFORMATION

Toujours utiliser une pompe à haute pression adéquate pour régler la pression d'air. Nous recommandons l'utilisation d'une pompe à haute pression DT Swiss (Art. No . FXTXXX0S000040223S)

Le ressort à air se situe dans toutes les fourches DT Swiss dans le plongeur gauche. La modification de la pression d'air dans la fourche engendre une modification de la force du ressort. Une pression plus élevée engendre un ressort plus dur, une pression plus basse un ressort plus souple.

Une petite quantité d'huile se trouve dans la chambre d'air. C'est pour cette raison que la valve doit pointer vers le haut lorsque l'on pompe ou que l'on laisse s'échapper de l'air

Le réglage est possible en modifiant la pression d'air. Lors du réglage de la pression d'air en fonction du poids de l'utilisateur, la longueur totale de la fourche peut légèrement varier.

- Positionner la fourche, ou le vélo, de telle sorte que la valve en haut du plongeur gauche pointe vers le haut.
- Dévisser le capot de la valve
- Visser une pompe adaptée complètement sur la valve
- Régler la pression en pompant ou en laissant s'échapper de l'air
- Revisser le capot sur la valve



4.1.3 PRESSIONS MAXIMALES

Modèle	Pression maximale
	ABS
Modèles DT Swiss XRC	203 psi/14 bar
Modèles DT Swiss XRM 26"	174 psi/12 bar
Modèles DT Swiss XM 26"	
Modèles DT Swiss EX 26"	
Modèles DT Swiss XMM 29"	

4.1.4 PRESSIONS RECOMMANDEES

	XRC100	XRM100 XMM100 29"	XM120 XMM120 29"	XM140	XM150 EX150
Poids de l'utilisateur (lbs/kg)	Pression recommandée (psi/bar)				
88 / 40	80/5.5	52/3.6	52/3.6	52/3.6	54/3.7
99 / 45	90/6.2	58/4.0	58/4.0	58/4.0	58/4.0
110 / 50	99/6.8	64/4.4	62/4.3	62/4.3	62/4.3
121 / 55	110/7.5	70/4.8	68/4.7	68/4.7	68/4.7
132 / 60	119/8.2	75/5.2	74/5.1	73/5.0	73/5.0
143 / 65	128/8.8	81/5.6	78/5.4	78/5.4	77/5.3
154 / 70	138/9.5	87/6.0	84/5.8	83/5.7	81/5.6
165 / 75	148/10.2	93/6.4	90/6.2	88/6.1	86/5.9
176 / 80	157/10.8	99/6.8	94/6.5	93/6.4	90/6.2
187 / 85	167/11.5	104/7.2	100/6.9	99/6.8	96/6.6
198 / 90	177/12.2	110/7.6	106/7.3	103/7.1	100/6.9
210 / 95	186/12.8	116/8.0	110/7.6	109/7.5	104/7.2
220 / 100		122/8.4	116/8.0	113/7.8	109/7.5
232 / 105		128/8.4	122/8.4	119/8.2	113/7.8
245 / 110		133/9.2	126/8.7	123/8.5	117/8.1

4.2 AMORTISSEMENT

Les fourches DT Swiss ont un amortissement à huile. Il faut différencier:
- amortissement en détente: Amortissement lorsque la fourche se détend
- amortissement en compression: Amortissement lorsque la fourche se comprime

Modèle	Réglage de l'amortissement en détente	Réglage de l'amortissement en compression
Modèles DT Swiss XR	x	x (seulement Twin Shot)
Modèles DT Swiss XM	x	x (seulement Twin Shot)
Modèles DT Swiss EX	x	x

4.2.1 SINGLE SHOT

4.2.1.1 REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT EN DETENTE

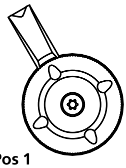
Tournez la molette rouge en haut du plongeur droit pour régler l'amortissement en détente. Dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement, contre le sens horaire pour le diminuer.



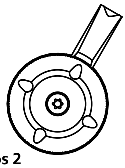
4.2.1.2 LOCKOUT

Le blocage au guidon est un verrouillage de la compression par lequel on empêche la fourche de se comprimer. Une soupape de sécurité protège le système de dégâts éventuels en cas de gros chocs, lorsque le blocage est activé. On peut entendre un sifflement lorsque la soupape de sécurité s'ouvre. Ce bruit n'est pas un problème de fonctionnement.

On active le blocage en tournant le levier de la position 1 vers la position 2



Pos 1
Single Shot
Lockout ouvert



Pos 2
Single Shot
Lockout fermé

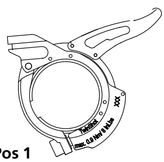
4.2.1.3 REMOTE LOCKOUT

MANIPULATION

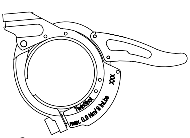
Pousser le levier de blocage au guidon en position 2 pour activer le blocage. Repositionner le levier en position 1 pour désactiver le blocage.

REGLAGE

- Désactivez le levier de blocage au guidon en le mettant en position 1. Le câble est détendu.
- Vissez la vis de support du câble jusqu'en butée.
- Dévissez petit à petit la vis de support du câble. Le câble se tend.
- Contrôlez la fonction du blocage au guidon en manipulant le levier. Lorsque la fourche se bloque, la position correcte de la vis de blocage est déterminée.



Pos 1
Single Shot
Lockout ouvert



Pos 2
Single Shot
Lockout fermé

4.2.2 TWIN SHOT

4.2.2.1 REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT EN DETENTE

Tournez la molette **rouge** en haut du plongeur droit pour régler l'amortissement en détente. Dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement, contre le sens horaire pour le diminuer.



4.2.2.2 REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT EN COMPRESSION

Tournez la molette **bleue** en haut du plongeur droit pour régler l'amortissement en compression. Dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement, contre le sens horaire pour le diminuer.



4.2.2.3 LOCKOUT

Le blocage de la détente est activé en tournant le levier de la position 1 vers la position 2. La fourche ne peut plus se détendre complètement
Lors d'une forte charge sur la roue avant la fourche s'enfonce de façon permanente d'environ un tiers de son débattement.
Lors de l'utilisation elle revient toujours à cette position.

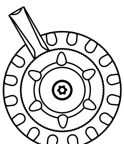
INFORMATION

Apres avoir été enfoncée, la fourche peut lentement se détendre sur environ 6-8mm pendant quelques secondes, jusqu'à atteindre sa position normale.

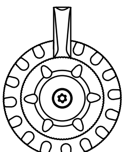
Le blocage de la compression est activé en tournant le levier jusqu'à la position 3
La fourche est alors complètement bloquée dans une position souhaitée entre sa position haute et une position enfoncée d'un tiers.

INFORMATION

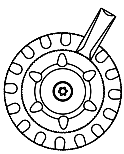
Une soupape de sécurité est installée pour protéger le système lorsque le blocage en compression est activé.
Comme le blocage en détente est toujours activé lorsque l'on active le blocage en compression, la fourche restera enfoncée si la soupape s'ouvre sous un gros choc. Pour revenir à la position originale de la fourche il faut donc désactiver les deux blocages en mettant le levier en position 1 puis les réactiver en mettant le levier en position 3.



Pos 1 Lockout ouvert



Pos 2 Blocage de la détente activé



Pos 3 Blocage de la compression activé

FRANCAIS

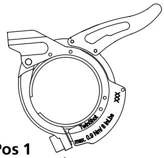
4.2.2.4 REMOTE LOCKOUT

MANIPULATION

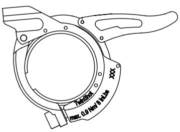
Pousser le levier de blocage au guidon en position 2 pour activer le blocage en détente. Repositionner le levier en position 1 pour désactiver le blocage.
Pousser le levier de blocage au guidon en position 3 pour activer le blocage en compression. Repositionner le levier en position 1 pour désactiver le blocage. Lors de la désactivation, le levier saute directement en position 1.

REGLAGE

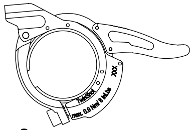
- Désactivez le levier de blocage au guidon. Le câble est détendu.
- Vissez la vis de support du câble jusqu'en butée.
- Dévissez petit à petit la vis de support du câble. Le câble se tend.
- Contrôlez la fonction du blocage au guidon en manipulant le levier. Lorsque la fourche se bloque, la position correcte de la vis de blocage est déterminée.



Pos 1
Lockout ouvert



Pos 2
Blocage de la détente activé (Twin Shot uniquement)



Pos 3
Blocage de la compression activé

4.2.3 LAUNCH CONTROL

INFORMATION

Lorsque l'on entrepose la fourche à l'horizontale ou sur la tête, de l'air peut s'introduire dans la cartouche d'huile. L'amortissement ainsi que le Launch Control ne fonctionnent alors plus correctement. En comprimant énergiquement plusieurs fois la fourche dans sa position verticale normale, l'air contenu dans la cartouche d'huile est évacué. L'amortissement ainsi que le Launch Control fonctionnent à nouveau sans problème.

4.2.3.1 REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT EN DETENTE

Tournez la molette rouge en haut du plongeur droit pour régler l'amortissement en détente. Dans le sens horaire pour augmenter l'amortissement, contre le sens horaire pour le diminuer.



4.2.3.2 REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT EN COMPRESSION

Tournez la molette bleue en bas du fourreau droit pour régler l'amortissement en compression.
La direction de rotation est indiquée au bas du fourreau par des signes +/-
+ L'amortissement en compression est augmenté
- L'amortissement en compression est diminué





4.2.3.3 LAUNCH CONTROL ET REGLAGE DU THRESHOLD

INFORMATION

Ils se peut que le Launch Control se désactive automatiquement lorsque l'amortissement en compression est complètement fermé et que la force de désactivation est réglée au plus faible. Dans ce cas veuillez réduire l'amortissement en compression et/ou augmenter la force de désactivation du Launch Control

• Activer le Launch Control

Enfoncer entièrement le bouton rouge sur le haut du plongeur droit et comprimer la fourche. Si l'on comprime fortement la fourche elle se détend automatiquement jusqu'à un niveau prédéfini.

• Désactiver le Launch Control

ATTENTION

Lors de la désactivation manuelle du Launch Control, il se peut que la fourche se détende rapidement. Ne pas garder la tête au dessus du cintre ou de la potence!
Toujours ajuster la force de désactivation à l'arrêt.

Le Launch Control peut être désactivé manuellement ou automatiquement:
La force de désactivation peut être réglée à l'aide du levier nickelé (Threshold Adjuster). La force de désactivation est augmentée en tournant dans le sens horaire et réduite en tournant contre le sens horaire.

- Manuellement: Tirer sur le bouton rouge sur le haut du plongeur droit. La fourche se détend complètement
- Automatiquement: Le Launch Control se désactive automatiquement lorsque la fourche est comprimée rapidement (par ex. lors du passage sur un obstacle). La force de désactivation peut être réglée à l'aide du levier de réglage nickelé (Threshold Adjuster)

5 TROUBLE SHOOTING

5.1 RODAGE

Certaine pièces d'une fourche neuve doivent être rodées pour offrir un fonctionnement optimal. C'est en particulier le cas des bagues de guidage qui, neuves, peuvent engendrer un frottement important et un sentiment de mauvais fonctionnement de la fourche. Apres environ 20 heures d'utilisation, ces bagues de guidage devraient être rodées et cette friction devrait disparaitre.

5.2 AVANT CHAQUE UTILISATION

Vérifiez que la fourche ne présente aucuns dommages extérieurs comme des fissures ou des traces de chocs. Lors d'un essai à vitesse réduite et sur un terrain sûr, veuillez faire attention à tout bruit inhabituel par ex. en comprimant la fourche ou en freinant.

Si l'un des cas ci dessus apparait, veuillez vous adresser à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center, afin de résoudre le problème

5.3 APRES CHAQUE CHUTE

Apres une chute, le risque d'un endommagement de la fourche est grand. Contrôlez votre fourche après chaque chute avec attention.

Contrôle optique: Contrôlez que la fourche n'ait pas de dégâts comme des fissures, cassures, pertes d'huile, traces de chocs, etc.
Contrôle de fonction: Contrôlez toutes les fonctions comme l'amortissement, le ressort, le blocage ou le Launch Control
Contrôle acoustique: Lors d'un essai à vitesse réduite et sur un terrain sûr, veuillez faire attention à tout bruit inhabituel par ex. en comprimant la fourche ou en freinant.

ATTENTION

Ne continuez pas à rouler avec une fourche abimée! Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center afin de réparer les dégâts.

5.4 JEU FONCTIONNEL DES BAGUES DE GUIDAGE DES FOURCHES DT SWISS

Les fourches DT Swiss utilisent des bagues de guidage avec lubrification à l'huile. Ces bagues de guidages sont réglées de façon à avoir un fonctionnement parfait en prenant en compte une lubrification optimale, la dilatation des pièces suite à un échauffement, les tolérances de fabrication et les efforts devant être absorbés. Un jeu fonctionnel au niveau des bagues de guidage est indispensable au bon fonctionnement de la fourche et peut être remarqué. La présence de jeu dans les bagues de guidage n'est pas synonyme d'usure prématurée.

5.5 CONSEILS DE REGLAGE

Les conseils suivants sont valables pour tous les modèles de fourche DT Swiss

Problème	Cause	Conseil
La fourche est peu sensible	La fourche n'est pas encore rodée	Continuer à rouler pour roder la fourche
	Pression d'air trop importante	Réduire la pression d'air à l'aide d'une pompe adéquate
	L'amortissement en compression est trop fermé	Réduire l'amortissement en compression
	La fourche a besoin d'un service pour changer l'huile de lubrification	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour faire changer l'huile de lubrification
La fourche arrive en butée déjà sur des petits chocs	La pression d'air est trop faible	Augmenter la pression à l'aide d'une pompe adaptée
	L'amortissement en compression est trop ouvert	Augmenter l'amortissement en compression
La fourche ne se détend pas entre des chocs répétitifs et se raffermit	L'amortissement en détente est trop fermé	Réduire l'amortissement en détente
La fourche se détend trop vite, la roue avant perd le contact avec le sol.	L'amortissement en détente est trop ouvert	Augmenter l'amortissement en détente
⚠ **RESSORT A AIR**		
La fourche se comprime lorsque l'on réduit la pression d'air	Réduction trop rapide de la pression	Augmenter de façon contrôlée la pression avec une pompe adaptée jusqu'à la pression d'origine ou détendre manuellement la fourche et la maintenir un court instant en butée. Ensuite réduire de façon contrôlée la pression à l'aide d'une pompe adaptée.
⚠ **SINGLE SHOT**		
La fourche perd ses caractéristiques d'amortissement et fait des bruits de succion	La chambre d'air de la cartouche d'amortissement n'est plus sous pression	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour résoudre ce problème
Le blocage en compression ne fonctionne plus	Un joint du système n'est plus étanche	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour résoudre ce problème
⚠ **TWIN SHOT**		
Lorsque le blocage de la détente est activé (levier en position 2) la fourche se détend lentement	La fourche se détend de 6-8mm puis atteint une position stable	Cet effet est du à la conception du système et n'affecte pas les performances de la fourche
	Légère fuite dans le système	Une détente complète de la fourche en plus d'une heure peut être considérée comme acceptable
Lorsque le blocage de la détente est activé (levier en position 2) la fourche se détend rapidement	Un joint du système n'est plus étanche	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour résoudre ce problème
Le blocage en compression ou en détente ne fonctionnent plus		
⚠ **LAUNCH CONTROL**		
L'amortissement ainsi que la fonction Launch Control ne fonctionnent pas correctement	Il y a de l'air dans la cartouche d'huile	Comprimer plusieurs fois la fourche pour évacuer l'air de la cartouche d'huile

⚠ **LAUNCH CONTROL**		
Malgré l'activation du Launch Control la fourche se détend lentement	Il y a de l'air dans la cartouche d'huile	Comprimer plusieurs fois la fourche pour évacuer l'air de la cartouche d'huile
	Le joint est défectueux	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour faire changer le joint défectueux
	Légère fuite dans le système	Une détente complète de la fourche en plus d'une heure peut être considérée comme acceptable
Le bouton rouge d'activation du Launch Control revient dans sa position initiale lorsque l'on comprime la fourche	La force de désactivation est trop faible	Augmenter la force de désactivation en tournant le levier de réglage dans le sens horaire
Le Launch Control se désactive au moindre petit choc	L'amortissement en compression est complètement fermé	Ouvrir légèrement l'amortissement en compression
Le Launch Control ne se désactive pas malgré un gros choc sur la roue avant	La force de désactivation est trop forte	Réduire la force de désactivation en tournant le levier de réglage dans le sens antihoraire
⚠ **BLOCAGE AU GUIDON (REMOTE LOCKOUT)**		
Le blocage au guidon ne fonctionne pas correctement	La surface de contact du levier est sale ou mal lubrifiée	Nettoyer le levier de blocage à l'eau et le lubrifier avec de l'huile
Le blocage au guidon fonctionne correctement, mais le levier ne reste pas dans la position souhaitée	Le câble du blocage est trop tendu	Visser la vis de support du câble afin de réduire la tension du câble. Essayer en même temps si le blocage fonctionne toujours et si le levier reste dans la position voulue
	La butée du levier est usée	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour faire changer le levier
Le câble du blocage est défectueux	Ceci peut avoir plusieurs causes comme une chute, beaucoup de saleté, usure, etc.	Adressez vous à votre revendeur ou à un DT Swiss Service Center pour faire changer le câble

6 ENTRETIENT

Pour obtenir une durée de vie allongée de votre produit, veuillez suivre ces quelques règles d'entretient:

- Nettoyez votre fourche à l'aide d'un chiffon humide. Enlever toute accumulation de saleté dans la zone où les plongeurs entrent dans les fourreaux.
- N'utilisez pas de produits agressifs qui pourraient endommager les joints racleurs
- N'utilisez pas de nettoyeur haute pression pour nettoyer votre fourche, de l'eau pouvant s'infiltrer dans la fourche et en altérer les performances
- Eliminez tout reste de saleté visible des joints racleurs, cela empêchera une intrusion de saleté dans la fourche.
- Une lubrification supplémentaire de la fourche au niveau des racleurs n'est pas nécessaire. Pour lubrifier votre fourche vous pouvez la posez sur la tête régulièrement
- Lubrifiez la surface de contact du levier de blocage au guidon après chaque lavage.

INFORMATION
Le non respect des intervalles d'entretient peut annuler les conditions de garantie

Afin de vous assurer une grande satisfaction et une sécurité renforcée lors de l'utilisation de votre fourche DT Swiss, vous devez effectuer un service régulier. Si vous utilisez votre vélo dans des conditions extrêmes, les intervalles de services seront réduits.

	Apres chaque sortie	Apres 50 heures	Chaque année
Nettoyer toute la fourche, avec un savon doux et de l'eau	x		
Contrôler que la fourche n'ait pas de rayures, d'éclats ou de cassure	x		
Contrôler la pression d'air	x		
Contrôler et lubrifier le levier de blocage au guidon	x		
Contrôler le couple de serrage de toutes les pièces	x		
Démonter les fourreaux, contrôler les bagues de guidage et changer l'huile de lubrification		x	
Contrôler et lubrifier le ressort à air ABS		x	
Grand service dans un DT Swiss Service Center			x

7 DT SWISS SERVICE CENTER

Vous trouvez les adresses de tous les DT Swiss Services Centers sous www.dtswiss.com

8 GARANTIE

8.1 DISPOSITION DE GARANTIE (EUROPE)

Vous pouvez faire valoir vos droits à garantie légale pour vice de produit vis-à-vis de votre concessionnaire (commerçant). Au-delà de ces droits à garantie, la société DT Swiss AG dont le siège est à Bienne/Suisse, accorde une garantie de 2 ans (24 mois) à partir de la date d'achat sur votre fourche DT Swiss. Seul le premier propriétaire du produit muni d'une preuve d'achat valable peut bénéficier d'une garantie.

ATTENTION: Aucune garantie ne sera reconnue dans les cas suivants:

- Usure ordinaire des pièces. Les guidages, joints à rotule, leurs surfaces de frottement, articulations ainsi que les éléments de fonction de l'amortissement sont exclus de la garantie par une usure de fonctionnement ou par un fort vieillissement.
- Montage non conforme ou assemblage avec des produits inadéquats.
- Entretien, réparation ou modification non conforme
- Emploi non conforme, mauvais traitement, abus, négligence, imprudence, usage à but commercial ou emploi lors de compétition.
- Dommage de livraison et de transport.
- Modification, rendre méconnaissable ou enlèvement du numéro de série.

DT Swiss SA décline toute responsabilité en cas de dommages indirects ou résultant d'un accident. En tout cas, la responsabilité de la réglementation légale de cette garantie reste inchangée.

Si des travaux devaient être nécessaires sous cette garantie, nous vous prions de bien vouloir contacter le marchand chez lequel vous avez acheté le produit. Les produits qui doivent être envoyés pour être révisés peuvent être livrés franco de port au DT Swiss Services Center.

Tribunal compétent et for juridique: Bienne (Suisse). Le droit suisse est applicable. Sous réserve des changements techniques. Veuillez conserver le mode d'emploi et les dispositions de garantie pour des utilisations futures.

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1 SICHERHEITSINFORMATIONEN

- Der Einbau einer DT Swiss Federgabel darf ausschließlich von qualifizierten Fahrradmechanikern durchgeführt werden!
- Beim Fahrrad fahren stets einen Helm, Augenschutz und ausreichende Schutzbekleidung tragen.
- Beim Transport auf einem Fahrradträger das Fahrrad nicht an den Ausfallenden der Gabel befestigen. Die Gabel kann beschädigt werden.
- Bedienungsanleitung und Garantiebestimmungen vor der Inbetriebnahme der Federgabel aufmerksam durchlesen!
- Die Bedienungsanleitung und Garantiebestimmungen respektive die darin enthaltenen Informationen müssen dem Endkunden des Produktes zugänglich gemacht werden.
- Bitte beachten Sie, dass es in der Verantwortung des Kunden liegt, das Produkt regelmäßig überprüfen zu lassen um zu festzustellen, ob ein Service notwendig ist. DT Swiss empfiehlt Ihnen, Ihre Gabel einem regelmäßigen Service in einem DT Swiss Service Center zu unterziehen. Lesen Sie dazu die Garantiebestimmungen in der Gebrauchsanweisung Ihrer DT Swiss Gabel.
- Falls die Gabel von Auge erkennbare Kratzer oder Riefen aufweist, wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center um den Schaden beurteilen zu lassen.

1.2 BEGRIFFE

Der Begriff Federgabel und Gabel als auch Carbon/Alu Schaftrohr und Schaftrohr sind in diesem Dokument gleich zu setzen.

1.3 VERWENDUNG VON WARNSYMBOLEN

VORSICHT

Kennzeichnet eine Gefährdung, die entweder leichte, mittlere oder schwere Verletzungen des Fahrers bis hin zu dessen Tod, oder aber auch Sachschäden am Produkt und gegenüber Dritten zur Folge haben könnte.

INFORMATION

Kennzeichnet praxisbezogene Informationen und Tipps, die einen optimalen Einsatz und eine bestmögliche Funktion des Produktes sicherstellen.

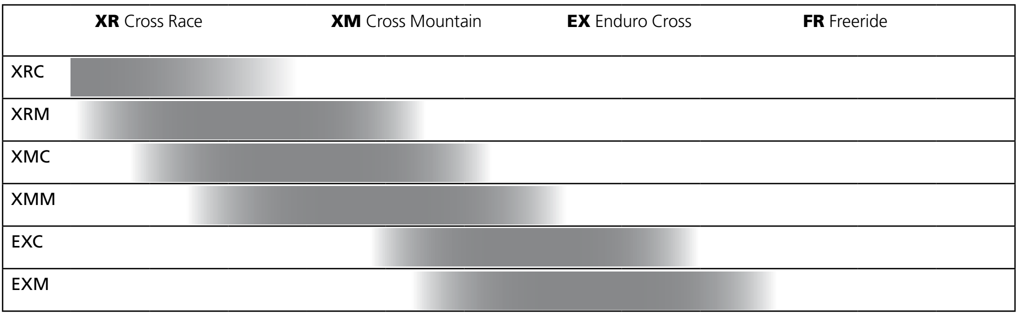
1.4 MAXIMALE FAHRERGEWICHTE

DT Swiss Federgabeln sind für die Benutzung durch einen einzelnen Fahrer auf Trails und in Trail ähnlichem Gelände konstruiert. Ein nicht angepasster Einsatz, kann entweder leichte, mittlere oder schwere Verletzungen des Fahrers bis hin zu dessen Tod, oder aber auch Sachschäden am Produkt und gegenüber Dritten zur Folge haben.

Modell	Max. Fahrergewicht
DT Swiss XRC-Modelle	210 lbs / 95 kg
DT Swiss XRM-Modelle	245 lbs / 110 kg
DT Swiss XM-Modelle	245 lbs / 110 kg
DT Swiss EX-Modelle	245 lbs / 110 kg

1.5 EINSATZBEREICHE

- DT Swiss Gabeln sind ausschliesslich für den Einsatz in Fahrrädern konzipiert.
- DT Swiss Gabeln dürfen nur in elektromotorisch unterstützten Fahrräder verwendet werden, wenn diese der Norm DIN EN 15194 entsprechen und der Antrieb nicht über das Vorderrad (Vorderradnabe) erfolgt.
- Andere Einsatzbereiche als in der Tabelle unten spezifiziert sind nicht zulässig. Der Einsatz als Werkzeug oder Spielzeug, sowie eine von der Bedienungsanleitung abweichende Handhabung sind nicht zulässig.



2 TECHNOLOGIEN

2.1 ÜBERSICHT GABELMODELLE

<table>
<tr><th>Modell</th><th>Dämpfungstechnologie</th><th>Federungstechnologie</th></tr>
<tr><td>DT Swiss XR-Modelle</td><td rowspan="2">• Single Shot mit optionalem Remote Control
• Twin Shot mit optionalem Remote Control</td><td rowspan="3">ABS</td></tr>
<tr><td>DT Swiss XM-Modelle</td></tr>
<tr><td>DT Swiss EX-Modelle</td><td>Launch Control</td></tr>
</table>

2.2 ABS AUTO BALANCING SPRING SYSTEM

DT Swiss Federgabeln mit ABS Federungstechnologie, arbeiten mit einer Luftfederung bestehend aus einer Positiv- und Negativluftfeder. Beim Befüllen der Positiv-Luftkammer wird der Luftdruck der Negativluftfeder automatisch eingestellt. Der Luftdruck der Gabel in der Positiv- und Negativluftkammer ist somit immer optimal auf das jeweilige Fahrergewicht eingestellt.

2.3 SINGLE SHOT

DT Swiss Federgabeln mit Single Shot Dämpfungstechnologie haben eine von aussen einstellbare Low Speed Zugstufendämpfung. Die High Speed Zugstufen- und Druckstufendämpfung sowie die Low Speed Druckstufendämpfung sind vom Werk aus abgestimmt und nicht einstellbar.
Das Druckstufen-Lockout ist von aussen bedienbar mit Einstellhebel oder Fernbedienung über einen Remotehebel am Lenker.

2.4 TWIN SHOT

DT Swiss Federgabeln mit Twin Shot Dämpfungstechnologie haben eine von aussen einstellbare Low Speed Zugstufen- und Druckstufendämpfung. Die High Speed Zugstufen- und Druckstufendämpfung ist vom Werk aus abgestimmt und nicht einstellbar. Das sequentielle Zugstufen- und Druckstufen-Lockout ist von außen bedienbar mit Einstellhebel oder Fernbedienung über einen Remotehebel am Lenker.
Die Zugstufen Lockout Funktion ist eine Kletterhilfe für das Bergauffahren bei der die Zugstufendämpfung bis zu einem fest definierten Niveau geschlossen wird. Die Gabel kann nicht mehr vollständig ausfedern und verbleibt in abgesenkter Position.
Die Druckstufen Lockout Funktion ist vor allem für die Anwendung im Wiegetritt vorgesehen. Dabei wird die Druckstufendämpfung geschlossen, die Gabel ist blockiert und federt nicht mehr ein.

2.5 LAUNCH CONTROL

DT Swiss Federgabeln mit Launch Control Dämpfungstechnologie haben eine von aussen einstellbare Low Speed Zugstufen- und Druckstufendämpfung. Die High Speed Druckstufendämpfung ist vom Werk aus abgestimmt und nicht einstellbar.
Die Launch Control Funktion ist eine Kletterhilfe für das Bergauffahren bei der die Zugstufendämpfung bis zu einem fest definierten Niveau geschlossen wird bis die Launch Control Funktion deaktiviert wird (siehe 4.2.3.3).

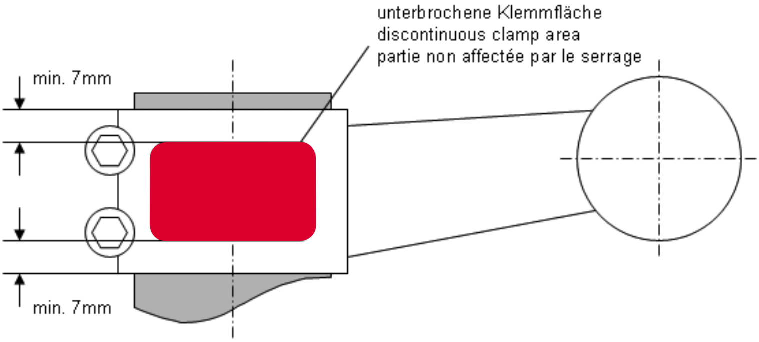
3 MONTAGE

3.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

ACHTUNG

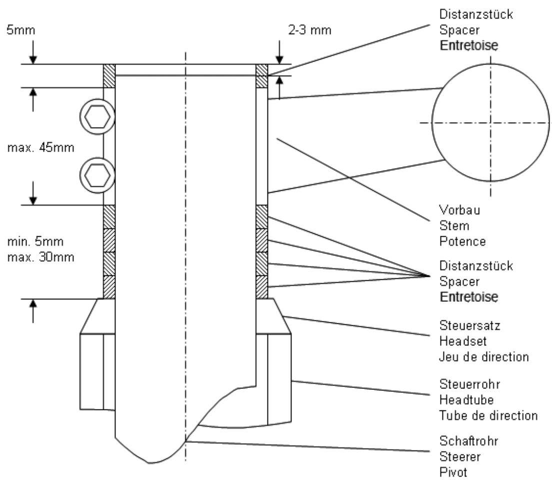
Beachten Sie die nachfolgend aufgeführten Sicherheitshinweise für die Montage.

- Verwenden sie zum Anziehen von Schraubenverbindungen immer einen Drehmomentschlüssel mit entsprechendem Drehmoment-Bereich der von DT Swiss und dem Hersteller der Anbauteile spezifizierten Drehmomente.
- Beachten Sie das angegebene maximale und minimale Drehmoment für die Befestigung der Anbauteile. Maßgebend sind die tiefsten Werte, wobei die Minimalwerte von DT Swiss nicht unterschritten werden dürfen.
- Ihre DT Swiss Gabel hat entweder ein gerades Schaftrohr mit einem Durchmesser von 28.6mm/1 1/8“ oder ein konisches (tapered) Schaftrohr mit einem Durchmesser von 39.82mm/1.5" unten und 28.6mm/1 1/8" oben. Verwenden Sie ausschließlich einen Steuersatz, der für Ihr Schaftrohr geeignet ist.
- Verwenden Sie generell keine Schaftadapter, Reduzierhülsen oder Reduktionsbauteile.
- Ihre DT Swiss Gabel ist für eine Vorbauklemmung ohne jegliches Gewinde ausgelegt. Bringen Sie kein zusätzliches Gewinde, Bohrungen oder sonstige technische Veränderungen an ihrer Gabel an.
- Bei der Montage und der Verwendung ihrer DT Swiss Gabel ist darauf zu achten, dass keine Beschädigungen am Schaftrohr und an der Krone entstehen. Insbesondere die Montage des Steuersatzkonus unten erfordert diesbezüglich besondere Aufmerksamkeit. Alle Anbauteile dürfen keine scharfen Kanten aufweisen.
- Verwenden Sie keine Vorbauten mit Konus- oder Keil-Befestigungssystem.
- Die Bundhöhe bei unterbrochener Klemmfläche im Vorbau muss mindestens 7mm betragen.



VORSICHT

- Die bei der Montage eines A-Head-Set Steuersatzes verwendeten Distanzstücke (Spacer) zwischen Steuersatz und Vorbau, dürfen eine Minimalhöhe von 5mm nicht unterschreiten und eine Maximalhöhe von 30mm nicht überschreiten.
- Die Schaftklemme des Vorbaus darf maximal 45mm betragen.
- Oberhalb des Vorbaus muss ein 5mm hohes Distanzstück (Spacer) angebracht werden, damit sichergestellt wird, dass der Vorbau über seine gesamte Klemmlänge auf dem Schaftrohr aufliegt. Stellen Sie sicher, dass ein genügend großer Abstand zwischen Oberkante Distanzstück und dem Schaftrohr vorhanden ist, damit Sie das Spiel ihres Steuersatzes korrekt einstellen können (DT Swiss empfiehlt 2-3mm).

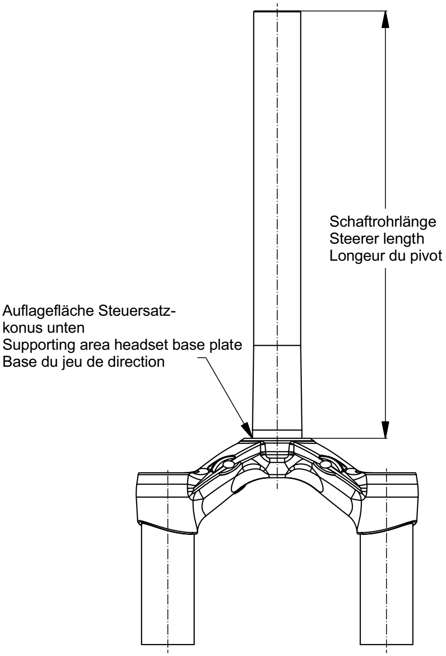


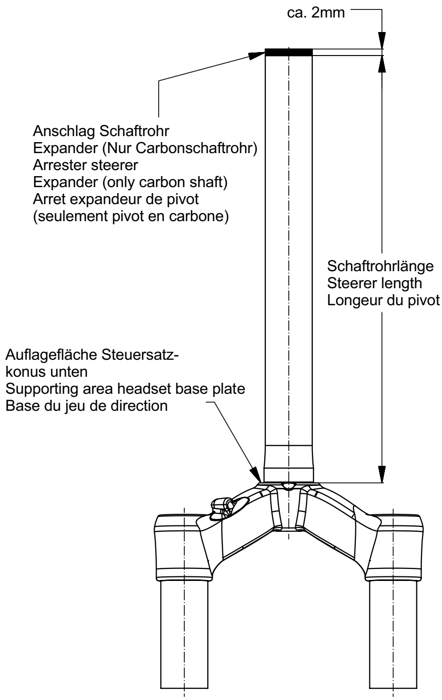
3.2 KÜRZEN UND VORBEREITEN DES SCHAFTROHRES FÜR DIE MONTAGE

Da das Kürzen des Schaftrohres im Wesentlichen vom Steuersatz und dem Vorbau und deren Bauform abhängt, ist zwingend die Gebrauchsanweisung des Steuersatzes und des Vorbaus zu konsultieren.

Bitte beachten Sie, dass beim Austausch des Steuersatzes und/oder des Vorbaus deren neue Einbauhöhe einen Einfluss auf die Länge ihres Schaftrohres haben kann.

- Demontieren Sie die vorhandene Gabel aus Ihrem Rahmen.
- Demontieren Sie den Steuersatzkonus unten von der alten Gabel.
- Messen Sie die die Schaftrohrlänge der vorhandenen Gabel und übertragen Sie diesen Messwert auf das Schaftrohr Ihrer neuen DT Swiss Gabel. Stellen Sie sicher, dass die Länge von der Auflage des Steuersatzkonus unten auf der Krone zum Ende des Schaftrohres gemessen wird.
- Stellen Sie sicher, dass die verbleibende Klemmfläche auf dem Schaftrohr der gesamten Bauhöhe Vorbaus inklusive einem 5mm Distanzstück (Spacer) oberhalb des Vorbaus entspricht.





3.2.1 SPEZIELLES BEIM SCHAFTROHR AUS CARBON

VORSICHT

Vor dem Kürzen des Schaftrohres aus Carbon sind Maßnahmen zum Schutz Ihrer Gesundheit, im speziellen der Haut, Augen und Atemwege zu treffen.

Für die Montage und Einstellung des Steuersatzes darf keine herkömmliche A-Head-Set Kralle (sogenannte Star-Nut) verwendet werden. Verwenden Sie ausschließlich den von DT Swiss mitgelieferten Schaftrohr Expander. Der Schaftrohr Expander muss aus Sicherheitsgründen immer montiert sein.

INFORMATION

Beachten Sie, dass der von DT Swiss mitgelieferte Schaftrohr Expander die Einbauhöhe des Schaftrohres um ca. 2mm verlängert.

3.2.1.1 BENÖTIGTES MATERIAL

- Schutzbrille
- Atemschutzmaske
- Schutzhandschuhe
- Abdeckband
- Handsäge (neues Sägeblatt für Metall mit mind. 24 Zähne pro Inch)
- Schleifpapier (Körnung mind. 400)

3.2.1.2 VORGEHEN

- Verwenden Sie für das Kürzen ihres Carbon Schaftrohres ausschließlich eine Handsäge.
- Umwickeln Sie das Schaftrohr in der Höhe der gemessenen Länge so satt als möglich mit Abdeckband, um das ausfransen der Carbonfasern beim Sägen zu verhindern. Sägen Sie das Schaftrohr auf die gewünschte Länge ab. Verschleifen Sie die Schnittkanten am Schaftrohr innen und außen vorsichtig mit Schleifpapier. Die Carbonfasern des Schaftrohres dürfen nicht ausfransen.
- Entfernen Sie das Abdeckband vorsichtig und restlos vom Schaftrohr. Verwenden Sie keine aggressiven Lösungsmittel für das Entfernen von Abdeckbandresten (DT Swiss empfiehlt Motorex Swissclean 2300).
- Kontrollieren Sie die Innenfläche des Schaftrohres auf Verunreinigungen und reinigen Sie dieses allenfalls.
- Führen Sie den Schaftrohr Expander in das Schafrohr ein, bis der Anschlag auf der Ringfläche des Schafrohrers aufliegt. Richten Sie dabei die geschlitzte Hülse nach hinten aus.
- Halten Sie den Expander fest und ziehen Sie die Schraube mit einem Innensechskantschlüssel Größe 6mm so fest, dass sich der Expander nicht mehr dreht, ohne den maximalen Drehmoment von 7Nm zu überschreiten.
- Der von DT Swiss mitgelieferte Schaftrohr Expander muss zwingend montiert sein.

3.2.2 SPEZIELLES BEIM SCHAFTROHR AUS ALUMINIUM

3.2.2.1 BENÖTIGTES MATERIAL

- Rohrschneider
- Feile

3.2.2.2 VORGEHEN

- Schneiden das Schaftrohr auf der eingezeichneten Länge ab. DT Swiss empfiehlt für diesen Vorgange einen Rohrschneider zu verwenden.
- Entgraten Sie das Schaftrohr mit einer geeigneten Feile aussen und innen
- Schlagen Sie eine herkömmliche A-Head-Set Kralle (sogenannte Star-Nut) mit einem geeigneten Werkzeug in das Schaftrohr.

3.3 EINBAU DER GABEL IM RAHMEN

INFORMATION

Montieren Sie den Steuersatz und den Vorbau Grundsätzlich gemäß der Montageanleitung des jeweiligen Herstellers. Beachten Sie folgende Einschränkungen durch DT Swiss.

Die Einstellschraube Ihres Steuersatzes ist für das Einstellen des Lagerspiels des Steuersatzes vorgesehen. Diese Schraube dient nicht zur Befestigung!

VORSICHT

Der Steuersatzkonus unten und oben darf keine scharfen Kanten haben, da diese Kratzer und Riefen am Schaftrohr verursachen und die Lebensdauer ihrer DT Swiss Gabel verkürzen oder zu einem Bruch führen.
Gehen Sie bei der Montage des Steuersatz und des Vorbau mit äusserster Vorsicht vor und beschädigen Sie die Gabel nicht. Beschädigungen können die Lebensdauer ihrer DT Swiss Gabel verkürzen oder zu einem Bruch führen.

- Tragen Sie bei der Montage des Steuersatzkonus unten und Schaftrohren aus Aluminium einen dünnen Film Fett auf das Standrohr auf. DT Swiss empfiehlt Motorex Langzeitfett 2000. Bei einem Schaftrohr aus Carbon verwenden Sie die von DT Swiss mitgelieferte Carbon Montagepaste (Art. Nr. FXXXXX0XXX040717S).
- Pressen Sie den Steuersatzkonus unten gemäss der Montageanleitung des Herstellers auf das Schaftrohr.
- Montieren Sie die Gabel mit aufgepresstem Steuersatzkonus in Ihren Rahmen. Stellen Sie dabei sicher, dass der Steuersatzkonus unten korrekt in das Gegenstück des Steuersatzes eingepasst ist.
- Montieren Sie das obere Steuersatzlager gemäß der Montageanleitung des Herstellers. Verwenden Sie Distanzstücke unter dem Vorbau um die gewünschte Höhe des Vorbaus einzustellen.
- Montieren Sie den Vorbau inkl. dem Distanzstück oberhalb des Vorbaus auf dem Schaftrohr ohne die Befestigungsschrauben anzuziehen. Beachten Sie dabei die Einschränkungen betreffend minimaler und maximaler Höhe der Distanzstücke zwischen Steuersatz und Vorbau. Tragen sie auf die Klemmfläche des Vorbaus bei einem Schaftrohr aus Carbon einen dünnen Film der Carbon Montagepaste auf.
- Stellen Sie das Lagerspiel des Steuersatzes mittels der Abdeckkappe und der Einstellschraube des Steuersatzherstellers ein.
- Schraube bei geöffneten Vorbauklemmschrauben nur so fest anziehen, dass bei gezogener Vorderradbremse und vor und zurück Bewegungen des Fahrrades kein Lagerspiel mehr feststellbar ist. Die Gabel muss sich noch leichtgängig im Steuerrohr drehen lassen.
- Bei gezogener Vorderradbremse jeweils bei der unteren und oberen Lagerschale während des vor- und zurück Bewegens mit Daumen und Zeigefinger das Lagerspiel überprüfen.

INFORMATION

Bei einem korrekt eingestelltem Steuersatz ist kein Lagerspiel spürbar und der Lenker resp. Vorderrad kippen bei einer seitlichen Neigung der Fahrrades von alleine weg.

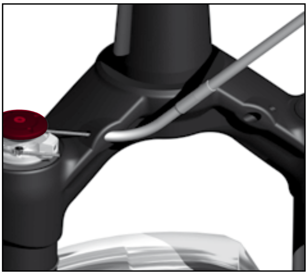
- Richten Sie den Vorbau aus und ziehen Sie die Befestigungsschrauben des Vorbaus gemäß Montageanleitung des Herstellers an. Beachten Sie das maximale Anzugsmomente der Befestigungsschrauben für Carbon Schaftrohre. Verwenden Sie für eine Gabel mit Carbon Schaftrohr ausschließlich einen Vorbau der vom Vorbauhersteller für die Montage an Carbon Schaftrohren freigegeben ist.

INFORMATION
Falls der Hersteller des Vorbaus keine Drehmomente für die Montage bei Carbon Schaftrohren angibt, verfahren Sie wie folgt:

- Ziehen Sie die Befestigungsschrauben mit einem Drehmomentschlüssel mit 4Nm an.
- Kontrollieren Sie den sicheren Sitz des Vorbaus indem Sie das Vorderrad zwischen den Beinen einklemmen und über den Lenker prüfen, ob der Vorbau verdrehsicher auf dem Schaftrohr befestigt ist.
- Falls das nicht der Fall ist, erhöhen Sie das Drehmoment in 0.5Nm Schritten und ziehen Sie die Befestigungsschrauben jeweils wechselweise fest, bis sich der Vorbau nicht mehr verdreht.

VORSICHT
Überschreiten Sie bei diesem Verfahren das maximale Anzugsmoment das vom Vorbauhersteller angegeben wird nie. Der von DT Swiss mitgelieferte Schaftrohr Expander muss zwingend montiert sein.

3.4 REMOTE LOCKOUT
3.4.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN
- Die Lenkerfernbedienung ist nur für Gabeln mit Single Shot und Twin Shot Dämpfungstechnologie verfügbar.
- Die Lenkerfernbedienung zur Steuerung des Lockouts kann wahlweise links oder rechts am Lenker montiert werden.
- Zur Montage muss ausreichend Platz zwischen Lenkergriff und Bedienelementen (Schaltung, Bremsen usw.) zur Verfügung stehen. Montieren Sie die Schelle der Lenkerfernbedienung so auf dem Lenker, dass eine reibungslose Bedienung gewährleistet ist. Die Funktion und Bedienung der anderen Bedienelemente (insbesondere der Bremse) darf nicht beeinträchtigt werden.
- Verwenden Sie bei der Montage der Lenkerfernbedienung auf Carbon Lenker eine spezielle Carbon Montagepaste. DT Swiss empfiehlt die Carbon Montagepaste (Art. Nr. FXXXXX0XXX040717S).
- Die Zugumlenkung muss beim Zuggegenhalter der Krone montiert werden. Sie darf nicht an der Lenkerfernbedienung montiert werden.



INFORMATION
Die Lenkerfernbedienung ist auf einen Lenkerdurchmesser von Ø22.2mm ausgelegt. Bei einem zu kleinen Lenkerdurchmesser kann die Schelle der Lenkerfernbedienung nicht fest genug fest angezogen werden. Dies kann zu einem Verdrehen der Lenkerfernbedienung auf dem Lenker führen.

VORSICHT
Das maximale Drehmoment der Schraube M3x8 zur Befestigung der Lenkerfernbedienung Sockels am Lenker beträgt 1.5Nm! Ein übermässiges Anziehen der Schraube kann zu Beschädigungen des Lenkers führen.

Wählen Sie die Zughülle der Lenkerfernbedienung genügend lang um das Abreissen des Zuggegenhalters bei einem übermässigen drehen des Lenkers (Sturz) zu verhindern.

3.4.2 MONTAGE REMOTE LOCKOUT
3.4.2.1 BENÖTIGTES MATERIAL
- Schaltzug
- 4mm Zughülle
- 2.5mm Innensechskant Schlüssel
- 2mm Innensechskant Schlüssel

3.4.2.2 ERSTE SCHRITTE

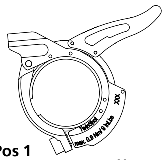
- Bei Carbon Lenker, tragen Sie einen dünnen Film Carbon Montagepaste auf den Lenker auf (Art. Nr. FXXXXX0XXX040717S).
- Montieren Sie die Lenkerfernbedienung mittels der M3x8 Schraube am Lenker.
- Schneiden Sie die Zughülle auf die richtige Länge ab, so dass sich der Lenker mit montierter Zugumlenkung an der Krone und Zughülle ohne Behinderung drehen lässt.
- Verwenden Sie ausschliesslich unbeschichtete Schaltzüge!
- Stellen Sie sicher, dass die Einstellschraube an der Zugumlenkung vollständig eingeschraubt ist.
- Bringen Sie den Hebel auf Pos. 1
- Führen Sie den Schaltzug nacheinander durch die Öffnung am Hebel der Lenkerfernbedienung, die Zughülle, die Zugumlenkung und durch den Zuggegenhalter der Krone. Beachten Sie dabei, dass die Zughülle und der Zuggegenhalter korrekt in die dafür vorgesehenen Öffnungen eingeführt sind.

3.4.2.3 WEITERE SCHRITTE SINGLE SHOT

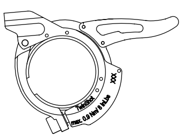
- Führen Sie den Schaltzug um das silbrige Rad und durch das Loch im silbrigen Rad.
- Ziehen Sie von Hand am Schaltzug damit sich der Schaltzug und die Zughülle setzen können.
- Ziehen Sie fest von Hand am Schaltzug und ziehen Sie gleichzeitig den M4x4 Gewindestift mit 1Nm an um den Schaltzug zu klemmen.
- Betätigen Sie der Hebel ein paar Mal
- Mittels der Rändelschraube am Zuggegenhalter, die Kabelspannung so einstellen, dass der Hebel in Position 3 vollständig einrastet und das Lockout aktiviert.
- Schneiden Sie den Schaltzug auf in die gewünschte Länge ab und bringen Sie eine Kabelendhülse an.
- Klemmen Sie den Schaltzug hinter die M2 Schraube.

3.4.2.4 WEITERE SCHRITTE TWIN SHOT

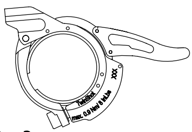
- Lösen Sie die M3x4 Klemmschraube am Sechskant Rad.
- Führen Sie den Schaltzug um das Sechskant Rad und unter der M3x4 Klemmschraube durch.
- Ziehen Sie von Hand am Schaltzug damit sich der Schaltzug und die Zughülle setzen können.
- Ziehen Sie fest von Hand am Schaltzug und ziehen Sie gleichzeitig die M3x4 Schraube mit 1Nm an um den Schaltzug zu klemmen.
- Betätigen Sie der Hebel ein paar Mal
- Mittels der Rändelschraube am Zuggegenhalter, die Kabelspannung so einstellen, dass der Hebel in Position 3 vollständig einrastet und das Lockout aktiviert.
- Schneiden Sie den Schaltzug auf in die gewünschte Länge ab und bringen Sie eine Kabelendhülse an.



Pos 1
Lockout offen



Pos 2
Zugstufenlockout aktiviert (nur Twin Shot)



Pos 3
Zugstufenlockout aktiviert

3.5 BREMSEN
3.5.1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN
Maximal zugelassene Bremsscheibendurchmesser:

Modell	Max. Durchmesser
DT Swiss XRC-Modelle	185 mm
DT Swiss XRM-Modelle	210 mm
DT Swiss XM-Modelle	
DT Swiss EX-Modelle	

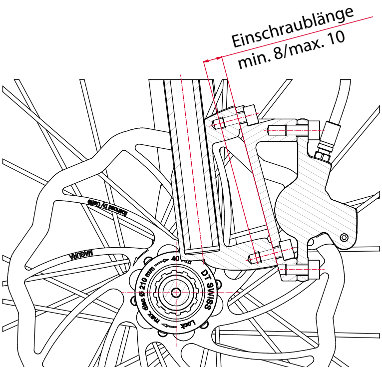
⚠ INFORMATION
Alle DT Swiss Federgabeln ab Modelljahr 2009 sind mit dem Post Mount Bremsaufnahme Standard für Bremsscheibendurchmesser von 160mm ausgerüstet. Für Bremsscheibendurchmesser über 160mm muss ein entsprechender Adapter vom Bremsenhersteller montiert werden.

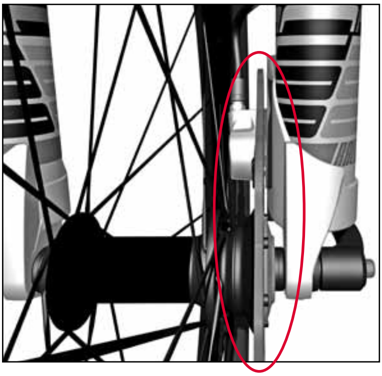
3.5.2 MONTAGE DER BREMSE
⚠ VORSICHT
Verwenden sie keine zu langen Befestigungsschrauben für die Montage der Bremszange. Es besteht die Gefahr, dass die Bremsaufnahme beschädigt wird. Vergewissern Sie sich vor der Montage, dass die Befestigungsschraube nicht im Gewinde der Bremsaufnahme ansteht ohne die Bremszange zu klemmen. Die Einschraublänge der Schrauben in der Bremsaufnahme soll min. 8 und max. 10mm betragen.

Ziehen Sie die Befestigungsschrauben wechselweise mit einem Drehmoment von min. 6Nm und max. 10Nm an. Das maximale Anzugsdrehmoment darf die Angaben des Bremsenhersteller nicht überschreiten.

Bei der Verwendung von Bremsscheiben ohne Center Lock Adapter sowie bei Bremsscheiben mit einem separaten Spider, ist ein Kollisionstest mit eingebautem Laufrad und montierter Bremsscheibe an der Gabel durchzuführen.

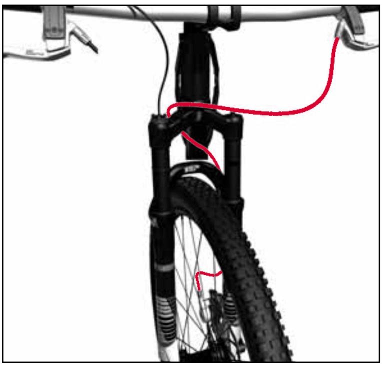
Die Bremsleitung darf nicht an der Krone befestigt werden. Scheuerstellen sind mit entsprechenden Schutzklebern zu schützen.





Bei DT Swiss Federgabeln wir folgende Verlegung der Bremsleitung empfohlen.





3.6 VORDERRAD
3.6.1 REIFENDIMENSIONEN

⚠ VORSICHT
Ein Kollisionstest ist nach der Reifenmontage durchzuführen!

- Den eingebauten Reifen auf den maximal zulässigen Druck aufpumpen. Der maximale Druck wird entweder durch den Reifen oder die Felge bestimmt. Maßgebend ist der niedrigere Druck der beiden Komponenten.
- Entlassen Sie die Luft vollständig aus der Gabel und komprimieren Sie diese vollständig.
- Kontrollieren Sie, ob der Reifen unter voller Kompression die Gabelkrone oder die Gabelholme berührt. Ist dies der Fall, darf der Reifen nicht verwendet werden.

Modell	Max. Durchmesser des Rades	Max. Reifenbreite
DT Swiss XRC-Modelle	686 mm	59 mm
DT Swiss XRM-Modelle 26"	690 mm	65 mm
DT Swiss XM-Modelle 26"		
DT Swiss EX-Modelle 26"		
DT Swiss XMM-Modelle 29"	756 mm	62 mm

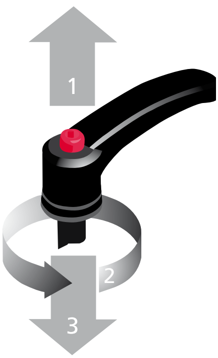
3.6.2 EINBAU DER VORDERRADES MIT SCHNELLSPANNACHSE (QR)

⚠ VORSICHT
Das Abschleifen der Sicherheitsanschläge an den Ausfallenden die das Herausspringen der Vorderrades verhindern, ist streng untersagt. Eine Modifikation führt zu einem Verlust jeglicher Garantieansprüche.

Das Rad gemäß der Anleitung des Herstellers montieren.

3.6.3 EINBAU DES VORDERRADES BEI FEDERGABELN MIT STECKACHSE RWS
(Option XRM-, XMM- und EXM-Modelle)

- Bauen Sie die Steckachse aus der Gabel aus.
- Fetten Sie die Steckachse leicht. Insbesondere das Gewinde der Steckachse.
- Positionieren Sie das Vorderrad so zwischen den beiden Ausfallenden der Gabel, dass die Steckachsaufnahme der Nabe und jene der Ausfallenden miteinander fluchten.
- Schieben Sie die Steckachse durch das rechte Ausfallende der Gabel und die Nabe, bis die Steckachse am Gewinde des linken Ausfallendes anstösst.
- Schrauben Sie die Steckachse ins Gewinde und ziehen Sie den RWS Hebel handfest an (min. 15 Nm).
- Zum endgültigen Positionieren des RWS Hebels folgen Sie den Anweisungen in der Abbildung.



1. Axiales Anheben des Hebels.
2. Hebel in die gewünschte Position drehen.
3. Hebel in die Verzahnung einrasten.

⚠ INFORMATION
Benützen Sie die rote Schraube nicht zum Öffnen oder Schließen des RWS

4 BEDIENUNG

4.1 FEDERUNG

4.1.1 EINSTELLUNG DES SAG

Der «SAG» (oder Negativfederweg) ist die Strecke, um welche die Gabel durch das Gewicht des Fahrers mit kompletter Fahrradausrüstung einfedert.

Bei richtig eingestelltem SAG kann das Vorderrad während der Fahrt den Unebenheiten des Geländes besser folgen.

Um den SAG einzustellen, müssen Sie den Luftdruck Ihrer Gabel anpassen. Nehmen Sie nach Möglichkeit die Hilfe einer zweiten Person in Anspruch.

- Um den SAG zu messen, müssen Sie die Funktionen ihrer Gabel deaktivieren:
    - EX-Modelle: Launch Control deaktivieren
    - XR- und XM-Modelle: Twin Shot und Single Shot Funktion auf Position 1
- Schieben Sie den O-Ring für die Federwegsanzeige am rechten Gabelholm ganz nach unten, bis er die Hauptdichtung berührt.
- Setzen Sie sich mit Ihrer Fahrradausrüstung (Helm, Rucksack, Schuhe etc.) auf das Fahrrad. Nehmen Sie eine normale Fahrposition ein bei der die Gabel nur durch Ihr Eigengewicht belastet wird.
- Steigen Sie vom Fahrrad und messen Sie den Abstand zwischen dem O-Ring und der Hauptdichtung. Dieses Mass wird als SAG bezeichnet. Der SAG sollte zwischen 15% und 25% des maximalen Federweges betragen und richtet sich je nach Einsatz und Fahrstil.

Anhaltswerte für den SAG	Einsatz
15% des max. Federweges	Cross Country/Race
20% des max. Federweges	Marathon/Tour
25% des max. Federweges	Enduro

4.1.2 ANPASSEN DES LUFTDRUCKS

VORSICHT

Die Gabel nicht mit aufgeschraubter Pumpe einlenken, da diese gegen den Rahmen stossen und dabei das Ventilgewinde abreissen kann.

INFORMATION

Verwenden Sie zur Anpassung des Luftdrucks ausschließlich geeignete Dämpferpumpen! Wir empfehlen die DT Swiss Dämpferpumpe (Art. Nr. . FXTXXX0S000040223S)

Die Luftfeder befindet sich bei allen DT Swiss Federgabelmodellen im linken Gabelholm. Durch Verändern des Luftdrucks in der Gabel wird die Federhärte beeinflusst. Ein höherer Luftdruck verhärtet die Feder, ein niedriger macht sie weicher.

Die Luftkammer ist mit einer geringen Menge Schmieröl befüllt. Achten Sie deshalb darauf, dass beim Aufpumpen oder Ablassen der Luft das Ventil nach oben zeigt.

Die Einstellung ist möglich durch das Anpassen des Luftdrucks. Bei Anpassung des Luftdrucks auf das jeweilige Fahrergewicht kann sich die Gesamtlänge der Gabel im ausgefederten Zustand geringfügig ändern.

- Die Gabel bzw. das Fahrrad so positionieren, dass das Ventil am linken, oberen Gabelholm nach oben zeigt.
- Ventildeckel vom Ventilgehäuse schrauben.
- Geeignete Dämpferpumpe vollständig auf das Ventilgehäuse schrauben.
- Luftdruck durch Aufpumpen oder Ablassen anpassen.
- Ventildeckel wieder auf das Ventilgehäuse schrauben.



4.1.3 MAXIMALE LUFTDRÜCKE

Modell	Max. Luftdruck
	ABS
DT Swiss XRC-Modelle	203 psi/14 bar
DT Swiss XRM-Modelle 26"	174 psi/12 bar
DT Swiss XM-Modelle 26"	
DT Swiss EX-Modelle 26"	
DT Swiss XMM-Modelle 29"	

4.1.4 EMPFOHLENE LUFTDRÜCKE

	XRC100	XRM100 XMM100 29"	XM120 XMM120 29"	XM140	XM150 EX150
Fahrergewicht (lbs/kg)	**Empfohlener Luftdruck (psi/bar)**				
88 / 40	80/5.5	52/3.6	52/3.6	52/3.6	54/3.7
99 / 45	90/6.2	58/4.0	58/4.0	58/4.0	58/4.0
110 / 50	99/6.8	64/4.4	62/4.3	62/4.3	62/4.3
121 / 55	110/7.5	70/4.8	68/4.7	68/4.7	68/4.7
132 / 60	119/8.2	75/5.2	74/5.1	73/5.0	73/5.0
143 / 65	128/8.8	81/5.6	78/5.4	78/5.4	77/5.3
154 / 70	138/9.5	87/6.0	84/5.8	83/5.7	81/5.6
165 / 75	148/10.2	93/6.4	90/6.2	88/6.1	86/5.9
176 / 80	157/10.8	99/6.8	94/6.5	93/6.4	90/6.2
187 / 85	167/11.5	104/7.2	100/6.9	99/6.8	96/6.6
198 / 90	177/12.2	110/7.6	106/7.3	103/7.1	100/6.9
210 / 95	186/12.8	116/8.0	110/7.6	109/7.5	104/7.2
220 / 100		122/8.4	116/8.0	113/7.8	109/7.5
232 / 105		128/8.4	122/8.4	119/8.2	113/7.8
245 / 110		133/9.2	126/8.7	123/8.5	117/8.1

4.2 Dämpfung

DT Swiss Federgabeln werden mit Öl gedämpft. Unterschieden wird zwischen:
- Zugstufendämpfung: Dämpfung beim Ausfedern der Gabel
- Druckstufendämpfung: Dämpfung beim Einfedern der Gabel

Modell	Einstellbare Zugstufendämpfung	Einstellbare Druckstufendämpfung
DT Swiss XR-Modelle	x	x (Nur Twin Shot)
DT Swiss XM-Modelle	x	x (Nur Twin Shot)
DT Swiss EX-Modelle	x	x

4.2.1 SINGLE SHOT

4.2.1.1 EINSTELLUNG DER ZUGSTUFENDÄMPFUNG

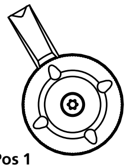
Zum Einstellen der Zugstufendämpfung das rote Verstellrad auf dem rechten Gabelholm drehen. Im Uhrzeigersinn wird die Zugstufendämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.



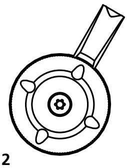
4.2.1.2 LOCK OUT

Das Lockout ist eine Verriegelung der Druckstufe. Das Einfedern der Gabel wird verhindert. Ein Überdruckventil schützt das System vor Beschädigung bei starken Schlägen, wenn die Lockout Funktion aktiviert ist. Beim Öffnen des Überdruckventils kann ein Pfeifen wahrgenommen werden. Dieses Geräusch bedeutet keine Fehlfunktion.

Durch Umlegen des Hebels von Position 1 auf Position 2 wird das Lockout aktiviert.



Pos 1
Single Shot
Lockout offen



Pos 2
Single Shot
Lockout geschlossen

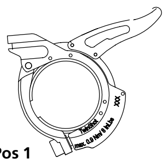
4.2.1.3 REMOTE LOCK OUT

BEDIENUNG

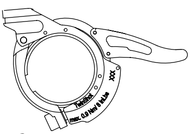
Zum Aktivieren der Lockout Funktion den Hebel an der Lenkerfernbedienung in Position 2 drücken, zum Deaktivieren den Hebel wieder in Position 1 drücken.

EINSTELLUNG

- Schalten Sie die Lockout Funktion mit dem Hebel an der Lenkerfernbedienung aus. Das Kabel des Remote Lockouts ist entspannt.
- Setzen Sie das Rändelrad zur Kabelhüllenverlängerung in seine Ausgangsposition zurück, indem Sie dieses bis zum Anschlag einschrauben.
- Verlängern Sie die Kabelhülle schrittweise, indem Sie das Rändelrad im Gegenuhrzeigesinn ausschrauben.
- Kontrollieren Sie die Funktion des Lockouts durch Umlegen des Hebels an der Lenkerfernbedienung in Position 2. Sobald die Gabel das erwünschte Blockieren zeigt, ist die korrekte Position des Rändelrads erreicht.



Pos 1
Single Shot
Lockout offen



Pos 2
Single Shot
Lockout geschlossen

4.2.2 TWIN SHOT
4.2.2.1 EINSTELLUNG DER ZUGSTUFENDÄMPFUNG
Zum Einstellen der Zugstufendämpfung das **rote** Verstellrad auf dem rechten Gabelholm drehen. Im Uhrzeigersinn wird die Zugstufendämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.



4.2.2.2 EINSTELLUNG DER DRUCKSTUFENDÄMPFUNG
Zum Einstellen der Druckstufendämpfung das **blaue** Verstellrad am oberen Ende des rechten Gabelholms drehen. Im Uhrzeigersinn wird die Druckstufendämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.

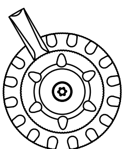


4.2.2.3 LOCK OUT
Durch Umlegen des Hebels von Position 1 in Position 2 wird zunächst das Zugstufenlockout aktiviert.
Hierdurch wird ein Ausfedern der Gabel verhindert.
Die Gabel senkt sich bei Belastung des Vorderrads dauerhaft bis zu einem Drittel ihres Federwegs ab und fährt bei weiterer Belastung immer wieder auf diesen Wert zurück.

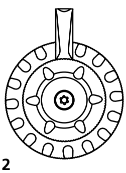
⚠ INFORMATION
Nach dem Einfedern kann das Gabelunterteil noch einige Sekunden lang langsam ausfedern, bis die Gabel ihre Ruheposition gefunden hat. Dieser «Ausfederweg» kann 6-8mm betragen.

Durch Umlegen des Hebels in Position 3 wird zusätzlich das Druckstufenlockout aktiviert.
Dadurch wird die Gabel in jeder gewünschten Position zwischen 0 und 1/3 des Federweges komplett blockiert.

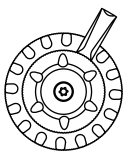
⚠ INFORMATION
Als Schutz vor Überlasten besitzt das Druckstufenklockout ein Blow-Off !
Da bei aktiviertem Druckstufenlockout auch das Zugstufenlockout geschlossen ist, sinkt die Gabel beim Öffnen des Blow-off-Ventils dauerhaft etwas ein.
Zum Erreichen der ursprünglichen Gabelhöhe müssen beide Lockoutventile geöffnet (Lockouthebel in Position 1) und anschliessend wieder geschlossen werden (Lockouthebel in Stufen oder in einem Schritt in Position 3).



Pos 1
Lockout offen



Pos 2
Zugstufenlockout aktiviert



Pos 3
Druckstufenlockout aktiviert

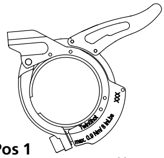
4.2.2.4 REMOTE LOCK OUT

BEDIENUNG

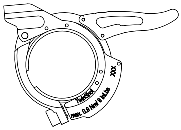
Zum Aktivieren der Zugstufenlockout Funktion den Hebel an der Lenkerfernbedienung in Position 2 drücken, zum Deaktivieren den Hebel wieder in Position 1 drücken.
Zum zusätzlichen Aktivieren des Druckstufenlockouts den Hebel an der Lenkerfernbedienung in Position 3 drücken, zum Deaktivieren den Hebel wieder in Position 1 drücken. Beim Auslösen überspringt der Hebel Position 2 und schaltet direkt nach Position 1.

EINSTELLUNG

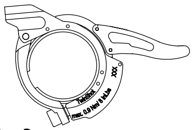
- Schalten Sie die Lockout Funktion mit dem Hebel an der Lenkerfernbedienung auf Position 1. Das Kabel des Remote Lockouts ist entspannt.
- Setzen Sie das Rändelrad zur Kabelhüllenverlängerung in seine Ausgangsposition zurück, indem Sie dieses bis zum Anschlag einschrauben.
- Verlängern Sie die Kabelhülle schrittweise, indem Sie das Rändelrad ausschrauben.
- Kontrollieren Sie die Funktion des Lockouts durch Umlegen des Hebels an der Lenkerfernbedienung in Position 3. Sobald die Gabel das erwünschte Blockieren zeigt, ist die korrekte Position des Rändelrads erreicht.



Pos 1
Lockout offen



Pos 2
Zugstufenlockout aktiviert (nur Twin Shot)



Pos 3
Zugstufenlockout aktiviert

4.2.3 LAUNCH CONTROL

INFORMATION

Bei waagrechter oder umgekehrter Lagerung der Gabeln gerät Luft in die Ölkammer der Dämpfung. Die Dämpfung bzw. die Launch Control Funktion arbeiten nicht richtig. Durch mehrmaliges kräftiges Komprimieren der Gabel in aufrechter Position wird die Ölkammer entlüftet. Die Dämpfung bzw. Launch Control Funktion arbeiten wieder einwandfrei.

4.2.3.1 EINSTELLUNG DER ZUGSTUFENDÄMPFUNG

Zum Einstellen der Zugstufendämpfung das rote Verstellrad auf dem rechten Gabelholm drehen. Im Uhrzeigersinn wird die Zugstufendämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.



4.2.3.2 EINSTELLUNG DER DRUCKSTUFENDÄMPFUNG

Zum Einstellen der Druckstufendämpfung das blaue Verstellrad am unteren Ende des rechten Gabelholms drehen. Die Drehrichtung wird auf dem Ausfallende durch +/– Zeichen angegeben
+ Erhöhen der Druckstufendämpfung
– Verringern der Druckstufendämpfung



– COMPRESSION ADJUST +

DEUTSCH

4.2.3.3 LAUNCH CONTROL UND THRESHOLD VERSTELLUNG

⚠ INFORMATION

Bei vollständig geschlossener Druckstufendämpfung, kann eventuell die Launch Control Funktion auf der niedrigsten Auslösehärte nicht funktionieren. Verringern sie in diesem Fall die Druckstufendämpfung über das blaue Verstellrad am unteren Ende des rechten Gabelholms oder erhöhen sie die Auslösehärte der Launch Control Funktion über den nickelfarbigen Einstellhebel (Threshold Adjuster).

• AKTIVIEREN:

Den roten Drehknopf auf den rechten Gabelholm vollständig nach unten drücken und die Gabel komprimieren. Nach starkem Komprimieren wird die Gabel bis zu einem fest definierten Niveau ausfedern.

• DEAKTIVIEREN:

⚠ VORSICHT

Beim manuellen Deaktivieren der Launch Control Funktion kann die Gabel schnell ausfedern. Der Kopf des Fahrers darf sich nicht unmittelbar über dem Lenker oder dem Vorbau befinden
Die Auslösehärte der Launch Control Funktion ausschliesslich im Stillstand einstellen!

Die Launch Control Funktion kann manuell oder automatisch deaktiviert werden.
Die Auslösehärte kann über den nickelfarbigen Einstellhebel (Threshold Adjuster) eingestellt werden. Beim Drehen im Uhrzeigersinn wir die Auslösehärte erhöht, im Gegenuhrzeigersinn verringert.

- Manuell: Den roten Drehknopf auf dem rechten Gabelholm herausziehen. Die Gabel federt vollständig aus.
- Automatisch: Durch schnelles Komprimieren der Gabel (z.B. beim Überfahren eines Hindernisses) wird die Launch Control Funktion deaktiviert.

5 TROUBLE SHOOTING

5.1 EINLAUFZEIT

Im Neuzustand der Gabel müssen sich gewisse Bauteile einlaufen und setzen. Insbesondere die Führungsbuchsen der Gabel können im Neuzustand noch ein erhöhtes Losbrechmoment erzeugen. Die Gabel kann sich dadurch unkomfortabel anfühlen. Nach ungefähr 20 Stunden Fahrzeit sind die Führungsbuchsen eingelaufen und dieser Effekt verschwindet.

5.2 VOR JEDER FAHRT

Untersuchen Sie die Gabel auf äußerlich sichtbare Beschädigungen wie Risse und tiefe Kratzer. Achten Sie bei langsamer Fahrt in sicherem Gelände auf ungewöhnliche Geräusche z.B. beim Einfedern der Gabel oder beim Bremsen.

Trifft eines der beschriebenen Ereignisse ein, wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um das Problem zu beheben.

5.3 NACH JEDEM STURZ

Nach einem Sturz ist die Gefahr einer Beschädigung der Gabel gross. Kontrollieren Sie die Gabel nach jedem Sturz genau.

- Optische Kontrolle: Kontrollieren Sie die Gabel auf Beschädigungen wie Risse, Brüche, Ölaustritte, Kratzer usw.
- Funktionskontrolle: Kontrollieren Sie alle Funktionen wie Dämpfung, Federung und Lockout bzw. Launch Control auf korrekte Funktion.
- Akustische Kontrolle: Achten Sie bei langsamer Fahrt in sicherem Gelände auf ungewöhnliche Geräusche z.B. beim Einfedern der Gabel oder beim Bremsen.

⚠ VORSICHT

Nicht mit einer beschädigten Gabel weiter fahren! Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center um den Schaden beheben zu lassen.

5.4 BUCHSENSPIEL DT SWISS GABELN

DT Swiss Gabeln verwenden eine Gleitlagerung mit Ölschmierung. Die Funktion den Buchsen ist auf den Fahrbetrieb ausgelegt unter Berücksichtigung von optimaler Schmierung, Ausdehnung der Bauteile infolge Erwärmung, Fertigungstoleranzen und den auftretenden Belastungen. Ein solches Buchsenspiel ist für die korrekte Funktion der Gabel notwendig und kann spürbar sein. Ein allfällig vorhandenes Buchsenspiel bedeutet nicht zwangsläufig übermässigen Verschleiss.

5.5 EINSTELLUNGSTIPPS

Für alle Modelle gelten folgende Einstellungstipps:

Problem	Ursache	Tipp
Gabel spricht schlecht an.	Die Gabel ist noch nicht eingefahren	Weiter fahren bis die Einlaufzeit vorbei ist
	Druckstufendämpfung ist zu stark geschlossen.	Die Druckstufendämpfung verringern.
	Zu hoher Luftdruck.	Luftdruck mittels Dämpferpumpe kontrolliert verringern.
	Die Gabel braucht einen Schmieröl-Service	Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um das Schmieröl zu wechseln.
Gabel schlägt schon bei mäßig harten Schlägen durch.	Druckstufendämpfung ist zu stark geöffnet.	Die Druckstufendämpfung erhöhen.
	Zu niedriger Luftdruck.	Luftdruck mittels Dämpferpumpe kontrolliert erhöhen.
Gabel federt bei schnell aufeinanderfolgenden Schlägen nicht mehr aus, verhärtet sich.	Zugstufendämpfung ist zu stark geschlossen.	Die Zugstufendämpfung verringern.
Gabel federt zu schnell aus, Vorderrad verliert Bodenkontakt/schiebt in Kurven.	Zugstufendämpfung ist zu stark geöffnet.	Die Zugstufendämpfung erhöhen.
⚠ **FEDERUNG**		
Gabel federt beim Verringern des Luftdrucks ein	Zu rasches Verringern des Luftdrucks.	Luftdruck mittels Dämpferpumpe kontrolliert erhöhen bis zum ursprünglichen Luftdruck oder die Gabel manuell auseinander ziehen und kurze Zeit im Anschlag halten. Danach Luftdruck mittels Dämpferpumpe kontrolliert verringern.
⚠ **SINGLE SHOT**		
Die Gabel verliert ihre Dämpfungseigenschaften und macht laute Sauggeräusch	Die Luftkammer der Dämpfungseinheit ist nicht mehr unter Druck	Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um das Problem zu beheben.
Das Lock Out funktioniert nicht mehr	Ölkanäle im Inneren Systems undicht.	Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um das Problem zu beheben.
⚠ **TWIN SHOT**		
Bei aktivierter Absenkung (Hebel in Mittelposition) federt die Gabel langsam wieder aus.	6-8mm «Ausfederung» bis zum vollständigen Schließen des Bypass-Kanals	Konstruktionsbedingter Effekt, der die Gesamtperformance nicht beeinträchtigt
	Normaler Rückfluss durch Mikrospalte im Dämpferkopf	Ein vollständiges Ausfedern in mehr als einer Stunde wird als akzeptabel angesehen.
Bei aktivierter Absenkung (Hebel in Mittelposition) federt die Gabel schnell wieder aus.	Ölkanäle im Inneren Systems undicht.	Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um das Problem zu beheben.
Zug- oder Druckstufenventile «fließen» (Blockierung funktioniert nicht richtig).		

DEUTSCH

LAUNCH CONTROL		
Die Dämpfung sowie die Launch Control Funktion arbeiten nicht richtig	Luft befindet sich in der Ölkammer.	Die Gabel mehrmals kräftig komprimieren, damit die Luft aus der Ölkammer entweichen kann
Trotz aktivierten Launch Control Funktion federt die Gabel langsam aus.	Luft befindet sich in der Ölkammer.	Die Gabel mehrmals kräftig komprimieren, damit die Luft aus der Ölkammer entweichen kann
	Dichtring ist defekt.	Der defekte Dichtungsring muss vom DT Swiss Service Center ausgewechselt werden.
	Normaler Rückfluss durch Mikrospalte im Dichtring	Ein vollständiges Ausfedern in mehr als einer Stunde wird als akzeptabel angesehen.
Der Drehknopf zur Aktivierung der Launch Control Funktion springt beim Komprimieren der Gabel in seine Ursprungsposition zurück.	Die Auslösehärte ist zu schwach eingestellt.	Die Auslösehärte durch Drehen des nickelfarbigen Einstellhebel im Uhrzeigersinn erhöhen.
Die Gabel schnellt bei kleinsten Schlägen in ihren ausgefederten Zustand zurück.	Die Druckstufe ist ganz zu geschraubt	Öffnen Sie die Druckstufe ein paar Klicks
Trotz großem Schlag, bleibt das Launch Control aktiviert und die Gabel in eingefedertem Zustand	Die Auslösehärte ist zu hart eingestellt	Die Auslösehärte durch Drehen des nickelfarbigen Einstellhebel im Gegenuhrzeigersinn verringern.
REMOTE LOCKOUT		
Der Lock Out Hebel arbeitet nicht korrekt	Die Gleitfläche des Hebels ist schmutzig oder nicht gut geschmiert	Den Hebel am Lenker mit Wasser gut waschen und mit Öl schmieren.
Die Lock Out Funktion arbeitet korrekt, jedoch bleibt der Hebel nicht in der gewünschten Position	Das Lock Out Kabel ist zu stark vorgespannt.	Das Rändelrad zur Kabellängenveränderung einschrauben, so dass sich die Kabelspannung verringert. Gleichzeitig probieren, ob der Hebel in der gewünschten Position bleibt.
	Die Rasterung im Hebel ist abgenützt.	Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um den Hebel auswechseln zu lassen.
Das Lockout Kabel ist defekt.	Dies kann diverse Ursachen wie Sturzfolgen, starke Verschmutzung, Verschleiß usw. haben.	Wenden Sie sich an Ihren Händler oder das DT Swiss Service Center, um das Lock Out Kabel auswechseln zu lassen.

6 PFLEGE UND WARTUNG

Um eine lange Haltbarkeit Ihres Produktes zu gewähren, beachten Sie folgende Regeln zur Pflege:

- Reinigen Sie die Gabel mit einem feuchten Lappen. Entfernen Sie im Bereich des Überganges Standrohr/Tauchrohr jegliche Schmutzansammlungen.
- Verwenden Sie keine aggressiven Reinigungsmittel, welche den Gummi der Abstreifringe angreifen können!
- Benutzen Sie zur Reinigung keinen Hochdruckreiniger, da dabei Wasser in die Gabel eindringen und deren Funktion beeinträchtigen kann!
- Entfernen Sie äußerlich sichtbare, eingetrocknete Schmutzreste im Bereich der Abstreifringe. Somit wird ein vorzeitig mögliches Eindringen von Schmutz ins Innere der Gabel vermieden.
- Ein zusätzliches Schmieren der Gabel im Bereich der Abstreifringe von außen ist nicht nötig. Um die Schmierung der Gabel zu gewährleisten, kann man regelmässig das Fahrrad / die Gabel auf dem Kopf stellen.
- Nach dem Reinigen, schmieren Sie regelmäßig die Gleitfläche des Remote-Hebels.

INFORMATION
Bei Nichteinhaltung der Serviceintervalle können Garantieansprüche erlöschen.

Um Ihnen einen möglichst langen Fahrspaß und größtmögliche Sicherheit zu ermöglichen, muss Ihre DT Swiss Federgabel einem regelmäßigen Service unterzogen werden. Wenn Sie das Fahrrad extrem belasten, müssen Sie die Komponente häufiger warten.

	Nach jeder Fahrt	**Nach 50 Stunden**	**Jährlich**
Die ganze Gabel waschen, nur mit sanfter Seife und Wasser	x		
Die ganze Gabel auf Beschädigung, Kratzer oder Risse überprüfen	x		
Luftdruck prüfen	x		
Der Remote Hebel am Lenker prüfen und schmieren	x		
Anzugsmomente von sämtlichen schrauben der Anbauteile prüfen	x		
Tauchrohre ausbauen, Buchsen prüfen und Schmieröl wechseln		x	
ABS Federung prüfen und schmieren		x	
Grösser Service im DT Swiss Service Center			x

7 DT SWISS SERVICE CENTER

Sie finden alle DT Swiss Service Center unter www.dtswiss.com.

8 GARANTIE

8.1 GARANTIEBESTIMMUNGEN EUROPA

Ihnen stehen die gesetzlichen Gewährleistungsansprüche wegen eines Produktmangels gegenüber Ihrem Vertragspartner (Händler) zu. Über diese Gewährleistungsansprüche hinaus gewährt DT Swiss AG mit Sitz in Biel (Schweiz) für die DT Swiss Starrgabel ab Kaufdatum 2 Jahre (24 Monate) Garantie. Gewährleistungs- und Garantie-Ansprüche können nur mit gültiger Kaufquittung und nur durch den Erstkäufer geltend gemacht werden.

INFORMATION

Kein Anspruch auf Garantieleistung besteht bei:

- Normaler Abnutzung oder starker Alterung von Verschleißteilen (Führungen, Dichtungen, deren Laufflächen, Funktions-Elemente der Federung und Dämpfung, Bedienelemente, Aufkleber usw.)
- Unsachgemäßer Montage oder in Verbindung mit nicht passenden Produkten
- Unsachgemäße Instandhaltung, unsachgemäßer Reparatur oder Veränderungen
- Unsachgemäßem Gebrauch, unsorgfältiger Behandlung, Missbrauch, Nachlässigkeit, leichter und grober Fahrlässigkeit bei Montage, Wartung und Benutzung, kommerzieller Gebrauch oder Einsatz in Wettkämpfen
- Lieferungs- und Transportschäden
- Änderung, Unkenntlichmachung oder Entfernung der Seriennummer

DT Swiss AG haftet aus dieser Garantie nicht auf Schadensersatz, insbesondere nicht für indirekte Schäden, mittelbare -Schäden und Folgeschäden. Zwingende gesetzliche Haftungsregelungen bleiben von dieser Garantie unberührt. Sollten -Arbeiten unter dieser Garantie nötig werden, wenden Sie sich an das Geschäft, in dem die DT Swiss Federgabel erworben -wurde. DT Swiss Federgabeln, die zur Überprüfung eingeschickt werden, sind frachtfrei an ein DT Swiss Service Center zu schicken.

Gerichtsstand und Erfüllungsort ist Biel (Schweiz). Es gilt schweizerisches Recht. Technische Änderungen vorbehalten. Bitte bewahren Sie diese Bedienungsanleitung und Garantiebestimmungen für künftige Verwendungen auf.

DT Swiss AG
Längfeldweg 101
CH - 2504 Biel/Bienne
Phone +41 (0)32 344 79 30
Fax +41 (0)32 344 62 62
Mail: info.ch@dtswiss.com

DT Swiss, Inc.
2493 Industrial Blvd.
USA - Grand Junction, CO 81505
Phone +1 (970) 242 92 32
Fax +1 (970) 244 89 18
Mail: info.us@dtswiss.com

DT Swiss (France) S.A.S.
Parc d'Activites de la SARREE
Route de Gourdon
F - 06620 Le Bar sur Loup
Phone +33 (4) 926 09 058
Fax +33 (4) 934 00 875
Mail: info.fr@dtswiss.com

DT Swiss (Asia) Ltd.
No. 26, 21st Road Industrial Park
Taichung City
Taiwan R.O.C
Phone +886 (423) 585256
Fax +886 (423) 598290
Mail: info.tw@dtswiss.com

www.dtswiss.com

printed on 100% recycling paper

7 630013 920304

FXWXXX0X2012GBXXXS / 201103